Tweede Kamer der Staten-Generaal

2

Vergaderjaar 2015–2016

29 984 Spoor: vervoer- en beheerplan

Nr. 654

VERSLAG VAN EEN ALGEMEEN OVERLEG
Vastgesteld 10 februari 2016

De vaste commissie voor Infrastructuur en Milieu heeft op 3 december 2015 overleg gevoerd met Staatssecretaris Dijksma van Infrastructuur en Milieu over **ProRail**.
(De volledige agenda is opgenomen aan het einde van het verslag.)

Van dit overleg brengt de commissie bijgaand geredigeerd woordelijk verslag uit.

De voorzitter van de commissie,
Van Dekken

De griffier van de commissie,
Tijdink

kst-29984-654
ISSN 0921 - 7371
's-Gravenhage 2016

Voorzitter: Van Dekken
Griffier: Israel

Aanwezig zijn acht leden der Kamer, te weten: De Boer, Van Dekken, Van Helvert, Hoogland, Madlener, Smaling, Van Tongeren, Van Veldhoven,

en Staatssecretaris Dijksma van Infrastructuur en Milieu.

Aanvang 15.00 uur.

De **voorzitter**: Ik heet iedereen van harte welkom bij dit algemeen overleg van de vaste commissie voor Infrastructuur en Milieu over ProRail. Ik heet de Staatssecretaris en haar ambtelijke staf van harte welkom. Vanzelfsprekend heet ik de woordvoerders, de mensen op de publieke tribune en de mensen die het debat via internet volgen – ik weet dat dat er een aantal zijn – ook van harte welkom. Ik geef eerst het woord aan de heer Van Helvert voor een ordevoorstel.

De heer **Van Helvert** (CDA): Ik heb mijn verzoek ook al schriftelijk gedaan. We spreken wederom over ProRail. We hebben van de Staatssecretaris heel veel informatie gekregen en er staan heel veel punten op de agenda. De zaken zijn voor een deel technisch en voor een deel politiek gevoelig van aard. We hebben nu tweeënhalf uur ingeboekt met vier minuten spreektijd per fractie. Dat vind ik best weinig. Ik zou willen voorstellen die spreektijd te verruimen. We kunnen afspreken dat wij elkaar als Kamerleden niet interrumperen omdat wij al heel veel gedebatteerd hebben over dit onderwerp. We weten van elkaar wel hoe we erin staan. Dan kan de Staatssecretaris daarna aan haar inbreng beginnen. Als we in de geplande tweeënhalf uur maar één termijn afkrijgen, dan zij dat zo. Dan moeten we na kerst de volgende termijn doen, als dat nodig mocht zijn.

Mevrouw **De Boer** (VVD): Ik ben het op zich wel met de heer Van Helvert eens. Laten we het naar vijf minuten oprekken met één interruptie per fractie onderling.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks): De geschiedenis van dit overleg is dat we dringend een plenaire heropening wilden voor een derde termijn. Ik weet niet meer precies om welke partijen het gaat, maar enkele partijen waren toen erg enthousiast over het idee dat het ook wel in een AO kon. Nu hebben we een AO en hoor ik dat het weer groter moet, met misschien nog een vierde termijn. Ik wil dat niet, ook omdat we nu een nieuwe Staatssecretaris hebben. Als we het soepel op kunnen lossen met een extra halve minuut waar dat nodig is, zou dat mijn voorkeur hebben. Dan kunnen we de nieuwe lijn van deze Staatssecretaris horen. Als er dan in het voorjaar een plenair debat nodig is, vragen we dat gewoon aan.

De heer **Smaling** (SP): Het zou mijn insteek zijn om van de Staatssecretaris te horen wat ongeveer haar lijn wordt. Wij zitten natuurlijk ook nog met punten uit eerdere debatten. Ik heb geen problemen met het voorstel van vier minuten. Ik kan daarmee uit de voeten. Als de Staatssecretaris gesproken heeft, zien we wel hoe we hier in de toekomst mee verder gaan.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66): Ik vind het voorstel van het CDA constructief. Laten we de tijd die we in deze drukke periode hebben kunnen vinden – vanwege de plenaire agenda stelden een paar partijen zich flexibel op en zitten we nu in een AO – vooral gebruiken. Laten we kijken hoe ver we komen en ons vooral richten op de discussie met de Staatssecretaris.

De **voorzitter**: Ik kijk nog even naar de Hoogland van de PvdA. Misschien heeft hij ook nog een opvatting? Ik ken hem wel als iemand met opvattingen.

De heer **Hoogland** (PvdA): Ik kan me nog herinneren dat ik dit overleg aanvroeg. Dat is al een tijd geleden. De PGO-contracten waren toen het enige onderwerp. Inmiddels is het wat uitgewaaierd, qua tijd en breedte. We hebben in deze commissie twee keer per jaar een AO Spoor waarin ook ProRail aan de orde komt. Over de frequentie van het aantal debatten maak ik me eigenlijk weinig zorgen. Of dat een vierde termijn heet of een nieuw debat vind ik ook niet zo belangrijk. Ik denk dat iedereen vandaag zijn ei kwijt moet kunnen. Als mensen daar vijf minuten voor nodig hebben, gunnen wij hun die van harte.

De **voorzitter**: Ik zou bijna de heer Madlener vergeten.

De heer **Madlener** (PVV): Twee keer per jaar een AO is wat ons betreft veel te weinig. Wat ons betreft gaan we hard van start om samen met de Staatssecretaris die puinhoop op te ruimen. Dan moeten we niet wachten tot het voorjaar en het volgende AO. Als het nodig is, en dat lijkt het me, komen we na de kerst weer terug. We moeten nu echt doorpakken.

De **voorzitter**: Ik heb alles gehoord. Laten we starten met een spreektijd van gemiddeld vijf minuten en één interruptie. We beginnen met de heer Madlener.

De heer **Madlener** (PVV): Voorzitter. Het is een puinhoop op het spoor en die puinhoop moet worden opgeruimd. Dit is de eerste keer dat we hierover spreken met de nieuwe Staatssecretaris. Ik wil haar heel veel succes wensen. Ik moet zeggen dat de eerste indruk nog niet tegenvalt. Dit lijkt een Staatssecretaris die de koe bij de horens wil vatten. Uit de media heb ik begrepen dat zij een aantal punten al op de agenda heeft gezet. Dat vind ik een goede start. Er moet heel veel gebeuren. Ik hoop dat het vervangen van de Staatssecretaris echt gaat leiden tot een heel andere ordening op het spoor en dat echt de bezem door die organisatie gaat. Om met die bezem te beginnen, wil ik terughaken op een brief die wij in september van de raad van commissarissen hebben ontvangen, van de heer Alders. Hij schreef aan mevrouw Mansveld – hij is ook aangesteld door mevrouw Mansveld, volgens mij – dat hij de commotie rond ProRail maar overtrokken vindt. Hij schrijft dat de raad van commissarissen meent dat de publiciteit een volkomen overtrokken en onjuist beeld geeft van de huidige situatie, dat het zowel het ministerie als ProRail schaadt en dat hij er daarom aan hecht om die brief te schrijven om het in een juist perspectief te plaatsen. Hij gaat door: de indruk is gewekt dat ProRail de zaken niet op orde heeft en dat deze overschrijdingen aan ProRail zouden kunnen worden toegerekend, en nog meer blabla. Hij schrijft verder nog dat er sprake is van reële, goed onderbouwde kostenramingen en dat er geen lucht zit in de begroting. Dat schrijft degene die ProRail moet controleren aan mevrouw Mansveld. In dat licht heeft de raad van commissarissen onder leiding van de heer Alders voor mij volkomen gefaald in het op orde krijgen en houden van de bedrijfsvoering van ProRail. Ik vind dat deze commissaris niet houdbaar is. Ik wil de Staatssecretaris vragen of zij dat met mij eens is en of zij bereid is een heel nieuwe raad van commissarissen aan te stellen. Als zij ervoor kiest om door te gaan op deze wijze zien wij ProRail het liefst helemaal ondergebracht worden bij I en M en geen eigen directie meer voeren. De Staatssecretaris moet gewoon de baas worden en de Kamer moet haar controleren. Dan heb je een veel eenduidiger structuur. Nu hebben we een soort tussenlaag, namelijk de directie van ProRail. Als mevrouw Dijksma goede

dingen zegt, moeten we nog maar afwachten of de directie het ook gaat doen. Dat weten we niet.
Daar zat nu net het grote probleem. Dat bleek ook uit de Fyra-enquête: de ordening van een beetje markt en een beetje overheid is gewoon ondoorzichtig. Is de Staatssecretaris bereid om serieus te bekijken of we ProRail kunnen nationaliseren en kunnen onderbrengen bij I en M, waarbij zij echt de baas wordt van de dienst ProRail? Zo nee, is zij dan bereid om de bezem door de raad van commissarissen te halen en de falende heren weg te sturen? De heer Alders heeft volgens mij 21 banen, dus die zal echt niet van de honger omkomen. Ik weet dat het een partijgenoot is van mevrouw Dijksma, maar deze man heeft volkomen gefaald.
Er spelen nog een heleboel zaken. Er blijkt sprake te zijn van onderbesteding en tegelijkertijd is er een enorm tekort op termijn. Het is daar dus helemaal niet op orde. Wat gaat de Staatssecretaris daaraan doen? Onvoldoende onderhoud leidt namelijk tot storingen. Er zijn veel storingen, er is geld om onderhoud te plegen, maar het gebeurt niet. Dat is natuurlijk absurd. Ik begrijp dat dit niet onder de verantwoordelijkheid van deze nieuwe Staatssecretaris gebeurd is, maar dit moet wel meteen worden opgelost. Er moet heel veel veranderen.
De gebruikskostenvergoedingen zijn enorm opgeschroefd door ProRail. Daar zijn wij niet gelukkig mee. Ook de vervoerders zijn daar niet gelukkig mee. Ook de Rotterdamse haven prijst zich uit de markt. Als er een efficiencykorting aan ProRail wordt gegeven, moet het natuurlijk in efficiency gezocht worden en niet in kostprijsverhogingen. Wat is de rol van de Autoriteit Consument & Markt daarin?
Over de storingen heb ik al iets gezegd. Ik kom op de punctualiteit. De heer Eringa, de baas van ProRail, heeft gezegd dat hij 90% wel prima vindt. Hij heeft ook gezegd dat de machinisten zelf reparaties moeten kunnen uitvoeren. Dat vond ik een interessant voorstel. Waarom niet? Vroeger moesten de machinisten ook zelf de wissels nog omzetten. Is het een haalbare en goede lijn?
D66 wil een miljard aan boetes voor Volkswagen in het spoor steken. Ik vind dat je een organisatie die de boel zo slecht op orde heeft, niet moet belonen met een miljard extra. Dat is echt waanzin. Dat voorstel van D66 moeten we dus maar snel vergeten. Eerst moet de boel op orde gebracht worden, en ik hoor graag van de Staatssecretaris hoe zij dat voor elkaar gaat krijgen.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66): Eerst moet de boel op orde bij ProRail: dat ben ik met de heer Madlener eens. Ik zal daar zelf ook een heleboel vragen over stellen. Maar je kunt ook de boel op orde hebben en toch met grote gaten zitten. Dan krijg je die gaten op het spoor waarover ook de heer Madlener sprak. Als er nog steeds grote gaten zijn als de boel wel op orde is, wat is dan de oplossing van de heer Madlener om ervoor te zorgen dat je gewoon fatsoenlijk met de trein naar je werk kunt?

De heer **Madlener** (PVV): Dit is een aanname die ik helemaal niet deel. We zien een enorme onderbesteding. Er zijn honderden miljoenen blijven liggen voor onderhoud. Daar is gewoon niks mee gebeurd. Laten we daar eerst iets aan doen. Ik denk dat er een hoop efficiencywinst te bereiken is. Laten we eerst daarop inzetten. Dat is een enorme klus voor mevrouw Dijksma. Daar is ze nog een hele tijd mee bezig, hopelijk ook samen met D66. Maar nu al roepen dat we een miljard extra in het spoor gaan steken, vind ik waanzin. Eerst moet de boel op orde, eerst efficiency, en dan bekijken we later wel, als het echt niet wil lukken, of we iets kunnen doen met meer geld. Voorlopig zijn wij hier nog lang niet aan toe.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66): Met efficiency los je de betonrot in de HSL niet op, noch de hoge prijzen van de Oosterdokbruggen. Met efficiency los je de indexatiekosten, de algemene kosten, het risico op de

gebruiksvergoeding en de geluidswerende maatregelen niet op. Dat los je met efficiency allemaal niet op. Vindt de heer Madlener dat de reiziger dan maar gewoon in de kou moet staan doordat we overdag werkzaamheden uitvoeren? Dat krijg je namelijk wel met efficiency, want dat is een van de invullingen van efficiency die de Staatssecretaris op tafel legt. D66 wil niet dat mensen die naar hun werk willen voor een gesloten station staan of allerlei extra werkzaamheden aan hun broek krijgen, waardoor ze in de auto stappen en de files alleen maar langer worden. Dat is niet de oplossing van D66. Op allerlei plekken zitten gaten. Laten we die dichten. Laten we de Staatssecretaris en ProRail een schone lei geven om mee te beginnen. Wie weet houden we dan zelfs nog een klein beetje geld over om ergens in Nederland te investeren in het spoor. Een aantal regio's hebben daarvoor heel concrete ambities omdat reizigers daar als haringen in een ton zitten. Dat is ons voorstel.

De heer **Madlener** (PVV): D66 gaat ervan uit dat efficiency niets oplost, maar dat waag ik te betwijfelen. Ik denk dat er heel veel haalbaar is. Als ik de uitspraken van de heer Eringa hoor, die op mij een heel degelijke indruk maakt omdat hij de vinger op de zere plek durft te leggen, dan denk ik dat er nog enorm veel haalbaar is. Laten we niet vergeten dat de boete die Volkswagen zou betalen, gewoon geld voor de Nederlandse belastingbetaler is. Ik vind het onbegrijpelijk dat mevrouw Van Veldhoven van D66 met belastinggeld wil strooien in een organisatie die niet op orde is. Welke boodschap geeft zij daarmee aan de reiziger? Betaal maar belasting, dan storten wij het in een bodemloze put. Ik vind het echt onacceptabel wat D66 hier naar voren brengt.

Mevrouw **De Boer** (VVD): Voorzitter. Op de agenda staat een bombardement aan stukken: onderzoeken en beantwoording van vragen van de Kamer. Ik dank de nieuwe Staatssecretaris voor deze voortvarendheid. Het lijkt erop dat de onderste steen boven moet komen. Om maar even in bezemtermen te blijven: nieuwe bezems vegen inderdaad schoon. Komt er nu een eind aan een reeks incidenten en onregelmatigheden bij ProRail? Is dit het? In ieder geval wordt duidelijk dat er brede erkenning is dat er dingen niet goed gaan. Daar begint het mee. Uit de brij aan stukken wordt ook duidelijk dat er al heel veel wordt gedaan en in gang is gezet. Er zijn verbetertrajecten in gang gezet met betrekking tot financiële beheersing, verbetering van de administratie en de compliance. De teugels worden aangetrokken. Dat is ook waar de VVD om gevraagd heeft en wat belangrijk is in de fase waarin we de boel op orde moeten te krijgen. We hebben om een periodieke update gevraagd over de grote projecten en het verloop van de tekorten daarbij. De Staatssecretaris heeft in haar brief aangegeven hoe zij dit zal gaan doen en een eerste overzicht is al binnen; waarvoor dank.
In antwoord op een feitelijke vraag van de VVD die we schriftelijk hebben gesteld, geeft de Staatssecretaris aan dat een groot deel van de budgetaanpassingen bij grote stationsprojecten veroorzaakt wordt door oorzaken als indexering. In hoeverre wordt de keuze voor de indexering via de IBOI daarbij betrokken? Het tekort van 475 miljoen wordt immers niet geïndexeerd conform de indexatie die de aannemers op het spoor wel hanteren. Hoe gaan andere ministeries, die andere indexcijfers hanteren, hiermee om?
Helder wordt dat we er nog lang niet zijn. Dat is zorgelijk. Het is een abracadabra aan getallen, tekorten en zelfs onderuitputting aan het worden. Ten eerste is met de vaststelling van de herijking de vrije beleidsruimte voor nieuwe projecten op. Echter, de aanbestedingen vallen mee en er blijft zo'n 35 tot 75 miljoen over die wordt toegevoegd aan de investeringsruimte op het spoor. Ten tweede is er een te verwachten tekort van 475 miljoen euro op Beheer, Onderhoud en Vervangingen (BOV). Ten derde is op het laatste onderdeel van deze BOV-reeksen, de

vervangingen, een onderuitputting geconstateerd: geld dat niet is uitgegeven. Hoe verhoudt dit zich tot het tekort van 475 miljoen euro? Is dat inclusief de onderuitputting? Voor 2015 gaat het om 90 miljoen en voor 2016 om 175 miljoen. Wanneer is deze onderuitputting geconstateerd? In 2014 uitten de aannemers al hun zorgen over het feit dat er te weinig werk werd aanbesteed en zijn ze overgegaan tot het ontslaan van mensen. Het lag dus niet aan het feit dat de aannemers geen mensen hadden. Waarom werd het dus niet besteed door ProRail? Dan is er nog een risicoreservering van 400 miljoen euro die niks met die 475 miljoen euro te maken heeft. We moeten helderheid hebben. Ik wil weten hoe de Staatssecretaris concreet het financieel beheer bij ProRail gaat aanpakken en wat ProRail nu concreet beschikbaar heeft voor Beheer, Onderhoud en Vervangingen. Wat betekent dit voor de toekenning van de subsidie voor 2016 aan ProRail? Een ander punt waarover we ons in dit verband zorgen maken, is het volgende. Is ProRail in staat om goede financiële en technische mensen te vinden?
Een ander punt waarover wij ons zorgen maken, is de veiligheid. De database met daarin de stand van zaken van het onderhoud aan het spoor, die aan de Kamer is toegezegd voor de tweede helft van 2015, mogen we pas eind 2017 verwachten. De database moet inzicht geven in hoe het staat met de veiligheid op het spoor. Ook de ILT concludeert dat processen niet zijn vastgelegd en vindt 2017 veel te lang duren. Ik wil weten hoe ProRail het zicht op de actuele stand van de infrastructuur op kortere termijn significant kan verbeteren. Drie aannemers hebben onlangs een kort geding aangespannen tegen ProRail, waarin ze uitstel eisen van aanbesteding van het spooronderhoud. ProRail dient volgens de aannemers eerst een beter beeld te krijgen van de staat van het onderhoud aan het spoor, anders kunnen ze niet met een goed bod komen. Dat snap ik, maar ik snap het ook weer niet omdat de relevante informatie over de laatste onderhoudswerkzaamheden bij diezelfde aannemers zit. Zij hebben immers het onderhoud gepleegd. Zij kunnen nu niet inschrijven want zij hebben de informatie over en weer niet van elkaar. Ik constateer een patstelling. Wat vindt de Staatssecretaris hiervan? Het is goed dat de Staatssecretaris zegt dat de veiligheid niet in het geding is, maar ik zie voldoende ingrediënten om te constateren dat we daar misschien niet ver van af zitten. We moeten dus op korte termijn echt zicht krijgen op de staat van onderhoud van het spoor en niet wachten tot 2017. Het is bovendien in het licht van de adviezen van de ICT-commissie-Elias verstandig om grote projecten zoals deze op te knippen in projecten van een jaar. Kan de Staatssecretaris hierop reflecteren?

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks): Ik kan mevrouw De Boer een heel eind volgen. Zij beschrijft ook heel goed hoe ingewikkeld de toestand is met de aannemers die informatie moeten hebben om te kunnen inschrijven. Zij willen dat niet, maar doen ondertussen toch het onderhoud. Machinisten mogen dat dan weer niet, zoals we eerder hoorden. Zou dit wel een vrije markt moeten zijn, waarop bedrijven zich moeten inschrijven en tegen elkaar moeten concurreren op basis van informatie die er niet is en die eigenlijk voor het hele spoor beschikbaar zou moeten zijn? Zouden we niet moeten bekijken waar de manco's en de beperkingen in de vrije markt zitten? Zouden we niet toe moeten naar minder vrije markt en meer sturing?

Mevrouw **De Boer** (VVD): Mevrouw Van Tongeren snijdt een heel principiële en fundamentele discussie aan, maar met een structuurdiscussie los je niet de zaken op die nu niet goed gaan. Er zijn genoeg rapporten die hebben uitgewezen dat prestatiegericht onderhoud aan het spoor en het aanbesteden van het onderhoud van het spoor werkt en dat we daar efficiency mee hebben behaald. Ik zeg niet dat dingen nu goed gaan, want dat is uiteraard niet het geval. Dit is echter een fundamentele

discussie waarvan onderzoeksbureaus hebben gezegd dat het inderdaad efficiënter en beter is.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks): We zitten al jaren samen in spoordebatten. Steeds wordt er gezegd dat het fundamentele systeem van de vrije markt wel werkt, maar dat alleen deze rij bedrijven, deze rij bestuurders en deze rij politici er niet voor zorgen dat het systeem werkt. Komt er niet een moment waarop mevrouw De Boer net als GroenLinks zegt: de vrije markt werkt op sommige gebieden heel goed, maar niet overal. De Eerste Kamer heeft in haar onderzoek ook geconstateerd dat het op het spoor niet heel fijn gaat. Zouden we daar dan niet van af moeten stappen? Zij verdedigt het systeem, maar heeft vervolgens op alle onderdelen ervan fundamentele kritiek.

Mevrouw **De Boer** (VVD): Ook waar de markt functioneert, worden weleens fouten gemaakt. Ik zeg dan ook dat het hier niet goed gaat. Alleen los je problemen niet op met de fundamentele structuurwijziging die mevrouw Van Tongeren voorstelt. Vanuit haar principiële achtergrond begrijp ik dat wel, maar ik verwijs naar rapporten waarin keurig is uitgezocht dat aanbesteden van het spooronderhoud werkt. Daar wil ik het bij laten. Het moet alleen wel beter. Ik denk dat we het daarover wel eens zijn.

De **voorzitter**: Jullie kijken naar mij, maar daar ga ik niet over. Ik ga alleen over de orde van de vergadering. Mevrouw De Boer heeft nog een halve minuut spreektijd over voor de rest van haar betoog.

Mevrouw **De Boer** (VVD): Ik heb nog een paar korte vragen, om te beginnen over het ongeluk bij Tilburg. De passage waar het ongeluk is gebeurd, valt niet onder urgentie voor het aanleggen van ATB-Verbeterde versie (ATB-Vv), een veiligheidssysteem op de Brabantroute. Dat is toch vreemd? Op dit punt zou ATB-Vv moeten worden aangelegd, want er zijn daar al twee ongelukken gebeurd.
De directeur van ProRail heeft afgelopen week geventileerd dat treinen die uitvallen gewoon moeten doorrijden, ook al zijn ze te laat en gaat het ten koste van de punctualiteit. Hier zit een rare prikkel. Een trein die rijdt, is beter dan geen trein. Ook hierop zou ik graag een reactie van de Staatssecretaris horen.
Hoe zit het met het aantal storingen? Die zijn met 40% gestegen. Hoe kan dat? Ook kunnen conducteurs zelf simpele handelingen verrichten bij een verstoring aan de wissels, zo hebben we begrepen van de directeur van ProRail. Ik ben hier op voorhand niet tegen. De baas van ProRail is verantwoordelijk voor zijn eigen medewerkers, maar hun veiligheid moet niet in het geding zijn en de reiziger moet erbij gebaat zijn. We leven niet meer in de tijd van Swiebertje en hebben inmiddels heel ander materieel op het spoor. Ook hierop krijg ik graag een reflectie van de Staatssecretaris.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks): Voorzitter. Het gezond verstand moet terug op het spoor, hoorden wij topman Pier Eringa zeggen. Dat vindt GroenLinks ook. In 2011 zei ik al voor het eerst schertsend tegen de toenmalige bewindspersoon of we treinreizigers niet moesten zeggen dat ze ook een thermosfles en een slaapzak mee moeten nemen als ze in het najaar en de winter de trein pakken. Ik zou van deze Staatssecretaris willen horen of dit nu verleden tijd gaat zijn, of dat we treinreizigers dit weer moeten aanraden dit najaar en deze winter.
GroenLinks is ook benieuwd welke gevolgen er verbonden zijn aan de problematische aanbesteding van onderhoud aan het spoor. Aannemers willen niet intekenen omdat ProRail een onrealistisch beeld geeft van welk werk er gedaan moet worden. Mevrouw De Boer sprak daar ook al over.

Wat betekent dat voor de toekomstige staat van het onderhoud aan het spoor? Wat vindt de Staatssecretaris van de oproep van deze aannemers om te wachten met aanbestedingstrajecten totdat Arcadis klaar is met de inventarisatie? GroenLinks heeft in 2012 al een motie ingediend om machinisten, maar ook medewerkers van ProRail, kleine reparaties te laten doen, zoals reparatie van wissels of het weghalen van sneeuw of blaadjes. Wij zijn blij dat nu blijkt dat dit idee levensvatbaarder wordt. Daar krijg ik graag een reactie van de Staatssecretaris op.
Wij willen ook graag weten of je moet kiezen voor vertragingen of voor het op het perron achterlaten van mensen. Wat vindt de Staatssecretaris daarvan? GroenLinks vindt beide onwenselijk, net als de oproep om te snijden in veel van de regels op het spoor die het heel moeilijk maken om bij te regelen als er wat gebeurt. Wij lazen in de media dat een hogere spanning daadwerkelijk capaciteitswinst zou geven. Ik had daar niet eerder van gehoord. Ik zou graag van de Staatssecretaris horen of dit daadwerkelijk een verbetering oplevert. Kunnen we dat gaan doen? Hoe kijken we daarnaar?
Ik waardeer dat de Staatssecretaris voortvarend schoon schip aan het maken is. Gisteren meldde zij het gesjoemel met de voorschotten op het traject Vleuten-Amsterdam-Rijnkanaal. GroenLinks steunt haar in haar streven naar het open, transparant en integer krijgen van de cultuur. Dat betekent dat je van tijd tot tijd van dit soort nare mededelingen krijgt. Een van die verrassingen is kennelijk dat er miljoenen op de plank liggen voor vervanging van het spoor. Daarnaast is er sprake van onderbesteding en van een potentieel tekort. Dat is een rare puzzel. Graag krijg ik daar een reactie van de Staatssecretaris op. Hoe kijken we daartegen aan? Bij het MIRT heb ik gepleit voor het met voorrang aanpakken van de spoor top vijf. Een punt is al toegezegd door de Staatssecretaris, namelijk de Zaanlijn. Als er nu daadwerkelijk geld op de plank ligt, kan nummer twee van die top vijf ook aangepakt worden.
Wij willen de Staatssecretaris de tijd gunnen om zich goed in te lezen. We wachten ook op de kabinetsreactie op het Fyrarapport. We willen wel graag zo snel mogelijk inzicht in de risico's van het feit dat een deel van de vervanging niet is meegenomen in de uitgavenreeksen van ProRail. Hoe zit dat nou? Aan de ene kant is er geld over en aan de andere kant is er geld tekort. Er kan niet aanbesteed worden. Er mist dus wat. In de structuurdiscussie heeft GroenLinks steeds vrij consequent gezegd dat, nu er eenmaal gesplitst is, samenvoeging of het terugbrengen naar het ministerie wat ons betreft helaas een gepasseerd station is. Wel zou er een gemeenschappelijke holding kunnen komen over de NS en ProRail, zodat dan in elk geval de topmannen – het zijn helaas mannen – dezelfde kant op worden gestuurd, op dezelfde prikkels reageren en beschikken over dezelfde informatie. Ik begrijp dat dit misschien niet in dit AO behandeld kan worden, maar als de Staatssecretaris daar op enig moment op zou kunnen reflecteren, zou dat fijn zijn. Wat wil zij met de structuur? Hoeveel marktwerking moet er zijn en waar stopt het? In het kader van die discussie horen wij daar graag een antwoord op. Het rapport van de Algemene Rekenkamer zegt dat er wel vier van die aansturingslijnen zijn. Moet dat wel of niet naar de Minister van Financiën? Heeft de Staatssecretaris over deze discussie al wat voorlopige gedachten? Die horen wij graag.

De heer **Hoogland** (PvdA): Voorzitter. Het is een behoorlijke agenda en de tijd die we hebben om die te behandelen, is krap. Laat ik beginnen met het volgende. Naast de reeds bekende dossiers, dus over de aanbestedingsfouten, het onderhoud, een potentieel tekort op de BOV-reeksen en wanorde in het financieel beheer, heeft de Staatssecretaris recentelijk aangegeven dat er bij ProRail sprake is van structurele onderbesteding. Voor het lopende jaar gaat het waarschijnlijk om een bedrag tussen de 100 en 160 miljoen euro. Nu heeft PricewaterhouseCoopers eerder

geconcludeerd dat het doorschuiven van vervangingen, dat onderdeel uitmaakt van de onderbesteding, niet leidt tot achterstallig onderhoud, maar dat er wel een risico bestaat dat een deel van de vervangingen niet zijn meegenomen in uitgavenreeksen van ProRail voor de komende jaren. Kan de Staatssecretaris toelichten op welke wijze dit wel vorm zou krijgen? Ik vraag dit in de hoop dat dit onderhoud uiteindelijk wel gaat plaatsvinden. In een brief van de Staatssecretaris van 26 november is bovendien aangegeven dat de middelen voor de vervangingen wel benodigd blijven voor de toekomst en opschuiven naar 2017 en 2018. Is dat een standaardmethodiek? Schuiven alle onderbestedingen door of niet? Hoe is dat te rijmen met het niet achterstallig raken van onderhoud? Dat is namelijk uiteindelijk het belangrijkste punt.
In het rapport van PricewaterhouseCoopers staat dat zich een aantal risico's kan voordoen. Ook staat erin wat de omvang van de risico's is, de kans dat ze zich voordoen – groot, middel of klein – en de periode waarin ze zich kunnen voordoen. De Staatssecretaris heeft in de beantwoording van de vragen van de Kamer ook een onderbouwing gegeven van de risicoreservering. Die komt inclusief btw op 373 miljoen. Nou zijn er een aantal zaken die wel in het PwC-rapport staan, maar niet in de beantwoording van de schriftelijke vragen. Wij willen graag weten waarom dat verschil er is. Bij een aantal punten gaat het om forse risico's qua omvang. Die worden niet genoemd in de risicoreservering. Misschien is het een andere grootheid en valt het buiten de scope, maar wij zijn benieuwd waarom dat zo is en hoe die bedragen zijn opgebouwd.
In de antwoorden op de vragen zijn een aantal zaken aan de orde gekomen. Een daarvan is de 400 miljoen die gereserveerd is voor risico's die zich wel gaan voordoen. Die reservering loopt bij mijn weten in de toekomst. Die kan een aantal jaren bestrijken. Alleen is nu al aangegeven in de brief van de Staatssecretaris dat er 263 miljoen nodig is vanwege risico's die zich op dit moment voordoen. Hoe is de verhouding tussen de risico's die zich voordoen en de potentiële risico's in de toekomst? Als zich nog meer risico's voordoen, kan ik me voorstellen dat een redelijk groot deel van de reservering al opgesoupeerd is voor risico's zich voordoen. Kan er een beeld geschetst worden van de waarschijnlijkheid dat risico's zich voordoen en van de relatie met de risicoreserveringen die daarvoor gedaan zijn? Wij zien uit naar de antwoorden van de Staatssecretaris.

De heer **Van Helvert** (CDA): Voorzitter. In verband met de tijd duik ik maar gelijk de inhoud in. Ik begin met een aantal zaken die in vorige debatten zijn blijven liggen; dat kan dus zowel het algemeen overleg als het plenaire debat zijn. Wat nog steeds boven de markt hangt, is de uitspraak waar de directeur van ProRail drie zinnen aan wijdde in Het Financieele Dagblad, namelijk dat hij door I en M steeds vaker werd gevraagd om informatie onder de pet te houden, zeker als het geen positieve informatie was. De vorige Staatssecretaris ontkende dat in de vorige debatten. Deze Staatssecretaris zegt in een andere krant dat zij denkt dat er in het verleden wel echt fouten zijn gemaakt, bijvoorbeeld door te lang te wachten met informatie. Is dat wat hij bedoelt met de vraag om informatie wat langer onder de pet te houden? Is dat daadwerkelijk gebeurd? We kunnen het er beter over hebben, want anders blijft het boven de markt hangen.
Recentelijk kwam ook onder die pet vandaan dat er bij een bouwproject van ProRail misstanden waren. Het gaat om de spoorverdubbeling tussen Vleuten en Amsterdam-Rijnkanaal. ProRail heeft in 2008 twee voorschotten betaald van in totaal 9 miljoen euro, omdat een van de bouwbedrijven daarom vroeg om zo de eigen balanspositie te versterken. De directie van ProRail was daarvan niet op de hoogte, althans voor zover wij weten. Is alles nu onder de pet vandaan, of komt er weer wat? Dat was namelijk ook een punt van kritiek van deze commissie. Elke week leek er weer een nieuw feitje boven water te komen. Steeds trad de Staatssecre-

taris dan bagatelliserend op, alsof het een kleinigheid of een incident was. Nu lijkt het erop alsof we starten met een nieuwe reeks. Kan de Staatssecretaris daar wat van zeggen? Weet de Kamer nu alles? We willen van dat onzekere gevoel af dat er elke dag weer een negatieve ProRailverrassing in de krant kan staan, zeker omdat de nieuwe directeur heeft aangegeven dat er in het verleden weliswaar dingen misgingen, maar dat ze eraan werken. Dan is het vervelend als je steeds met zoiets geconfronteerd wordt.

Recentelijk bleek dat ProRail honderden miljoenen euro's heeft gekregen van het Rijk voor de vervanging van het spoor, maar die heeft laten liggen op de zogenoemde plank. Dat is toch bizar? Hulde aan de kersverse Staatssecretaris voor het ontdekken hiervan. Dat toont toch een beetje aan dat ProRail niet helemaal in control is. Hoe kan het dat Staatssecretaris Mansveld die plank nooit heeft gevonden? Heeft de Staatssecretaris nog meer van dit soort constructieve, positieve verrassingen voor deze commissie in petto? Is te verklaren hoe dit kon gebeuren? Heeft I en M voldoende inzicht? Heeft de raad van commissarissen niet opgelet? Zijn er maatregelen genomen om dergelijke toestanden te voorkomen? Wanneer is ProRail wel in control? Hoe verklaart de Staatssecretaris de brief van de heer A., waaraan de PVV ook al refereerde, waarin gesteld wordt dat er vrijwel niets aan de hand was, behalve wat budgettaire spanning hier en daar?

I en M kan er zelf ook wat van trouwens. In de Najaarsnota is te lezen dat er een kleine 200 miljoen op de plank bij I en M zelf is blijven liggen. In vakjargon heet dat onderuitputting. I en M laat zelf dus ook geld op de plank liggen: 193 miljoen euro. Het CDA wil dat het voorgenomen beleid daadwerkelijk wordt uitgevoerd. Als dat niet gebeurt, moet daar een besluit van de Kamer aan ten grondslag liggen. Hoe kan dat nou, terwijl er toch genoeg werk te doen is, ook op het spoor? Wat is er niet gedaan van wat we wel van plan waren? Hoe gaan we dat in de toekomst voorkomen?

Uit het plenaire debat is de vraag blijven hangen hoe we omgaan met de verschillende rollen die de Staatssecretaris richting ProRail heeft. In het plenaire debat stokte het vooral bij de rol van aandeelhouder. Hoe gaat de Staatssecretaris die invullen? De vorige Staatssecretaris vulde dat actief aandeelhouderschap, zoals zij het zelf noemde, in door een keer per jaar een ambtenaar te sturen. Gaat deze Staatssecretaris dat ook zo of anders doen? Ik zeg alvast dat wij daar een ander beeld bij hadden. Ook ben ik benieuwd hoe de Staatssecretaris de rol van subsidieverstrekker, toezichthouder en concessieverlener gaat invullen. De Staatssecretaris gaf in de krant aan dat ze de top van ProRail gaat schoonvegen. Dat klinkt heel daadkrachtig. Wat is het doel? Wat wil de Staatssecretaris bereiken? Wat valt de top te verwijten waardoor er geveegd moet worden? Wordt er ook iets schoongeveegd bij I en M of is dat daar helemaal niet nodig? Dat kan natuurlijk ook.

Op het spoor zijn de Nederlandse Spoorwegen niet de enige gebruiker. We hebben ook goederenvervoerders en regionale vervoerders die dagelijks te maken hebben met ProRail.

De **voorzitter**: Mijnheer Van Helvert, ik wijs u erop dat uw spreektijd bijna voorbij is. Zou u het bondig kunnen houden? U wekt de indruk van niet ...

De heer **Van Helvert** (CDA): Ik heb nog twee punten die ik echt wil voorleggen. Eigenlijk nog veel meer.

De **voorzitter**: Maar dat gaan we dus niet doen.

De heer **Van Helvert** (CDA): Ik begreep dat een aantal collega's zei: als iemand een minuutje meer nodig heeft, dan kan dat. Dat heb ik iemand horen zeggen.

De **voorzitter**: We zullen zien of het een minuut wordt.

De heer **Van Helvert** (CDA): Ik ga het zo kort mogelijk proberen te doen. Wat wordt de verbeterslag van ProRail richting de andere vervoerders? Kunnen we dat ook afmeten aan ACM-uitspraken?
De onafhankelijke positie van ProRail vinden wij erg belangrijk. Hoe ziet de Staatssecretaris dat? Deelt zij de gedachte dat de onafhankelijkheid cruciaal is voor het functioneren van ProRail? ProRail moet niet in de klem van I en M komen te zitten door de verschillende rollen die ik zojuist alle vier noemde, waaronder aandeelhouder, concessieverlener en subsidieverstrekker. Zou het een idee zijn om het aandeelhouderschap onder het Ministerie van EZ te laten vallen?
Het laatste punt dat ik wil maken, gaat over de efficiëntie van ProRail. Het CDA wil graag dat ProRail efficiënt werkt. Dat is nu niet het geval. ProRail voert zijn bedrijfsvoering op dit moment regelmatig op basis van doelstellingen in de sfeer van rendement,en mist een prikkel tot efficiënt werken. We zien dat de Staatssecretaris de heer A. in het verleden heeft gevraagd daarop te letten. Dat heeft echter niet afdoende gewerkt. We zien dat er nu 475 miljoen tekort is voor beheer en onderhoud. Zou de ACM niet een belangrijke rol kunnen spelen om de kostenefficiëntie en kostentransparantie bij ProRail tot stand te brengen? Is de Staatssecretaris bereid om daarvoor de Spoorwegwet open te breken? Ik heb samen met mevrouw De Boer een amendement ingediend om de rol van de ACM bij de Nederlandse Spoorwegen te vergroten. We hebben met z'n allen nagelaten om dat ook te doen voor ProRail. Is de Staatssecretaris bereid om te bekijken of de Spoorwegwet daartoe opengebroken kan worden? Wij zien de nieuwe wind bij ProRail als positief. We zien dat de directeur van ProRail eraan wil werken. Dat heb ik in ieder geval zo in de krant gelezen.

De **voorzitter**: Dat duurde 6 minuten en 50 seconden.

De heer **Van Helvert** (CDA): Dank voor uw coulance, voorzitter.

De **voorzitter**: Graag gedaan.

De heer **Smaling** (SP): Voorzitter. Ik ben met de Staatssecretaris mee verhuisd naar dit beleidsterrein. Het lijkt of ik haar stalk, maar het is toeval. Ik ben met haar mee verhuisd van de Programmatische Aanpak Stikstof naar ProRail. Misschien zijn we daarmee van de regen in de drup beland. Ik weet dat niet, maar dat zullen we merken als we de Staatssecretaris horen. In ieder geval wens ik haar succes op dit dossier. Ik heb een hele lijst met punten van de vorige woordvoerder gekregen. Dat zijn allemaal zaken die ook door mijn collega's al zijn genoemd en die een niet al te vrolijk beeld schetsen. En dan druk ik mij voor een keertje eufemistisch uit.
De huidige president-directeur ... Waarom moet dat eigenlijk altijd een dubbele naam zijn? Je bent president of je bent directeur. Ik vind het altijd raar als mensen president-directeur zijn. Hoe dan ook, de huidige president-directeur is een open persoon. Dat is denk ik goed. Hij drinkt ook veel koffie met de directeur van NS. Dat is fijn. Je moet het echter niet aan personen ophangen, want voor je het weet zitten er weer twee anderen en heb je de structurele problemen niet opgelost. Sinds een paar jaar zijn kritische rapporten niet met de Kamer gedeeld en waren er onwettige aanbestedingscontracten. Nu blijft er enerzijds geld op de plank liggen en is er anderzijds een budgetspanning van 475 miljoen. Ik heb zelfs 1,1 miljard als bedrag voorbij zien komen. Wellicht heeft deze commissie het daar al over gehad. Dat is het getal dat PricewaterhouseCoopers noemt. Er zijn slechte rapporten over de financiële administratie. Er is geen eenduidige administratie: Excelsheetmanagement. Personeel is

maar voor een deel op zijn taak berekend. Een directeur van Strukton zegt dat vierenhalf jaar van zijn leven is verpest door ProRail. Ik weet niet hoe oud hij is, maar het is toch aanzienlijk. Er is betonrot op de HSL-Zuid. Die moet honderd jaar meegaan. Komt zoiets pas naar buiten als de garantieperiode is afgelopen? Als je ook nog de fraude in Vleuten ziet, krijg je bij alles het gevoel: wat deugt hier eigenlijk nog aan? Dan hebben we nog de grote hoeveelheid stremmingen. Dat kun je nuanceren naar stremmingen als gevolg van slecht onderhoud of als gevolg van andere oorzaken. Een paar weken geleden kwam er opnieuw een tegenvaller voor ProRail langs: een conflict met het vastgoedbedrijf Rail Side in Baarn. Dat komt ook weer knullig over. Weer gaat het over tientallen miljoenen. Hoe zit dat? Loopt het inderdaad in dat soort papieren? En dan hebben we natuurlijk het feit dat er nu weer aanbestedingen op til zijn en aannemers op voorhand al naar de rechter stappen omdat ze niet weten wat ze eventueel aannemen, omdat ProRail de nulmeting, de conditie van het deel van het spoor waarmee zij aan de gang moeten, niet goed op het netvlies heeft.
Ik heb niet zo'n zin om over personen te praten, maar mijnheer A. moet Groningen opbouwen. Als hij daar vier dagen in de week de tijd voor heeft, op de vijfde dag president-commissaris moet spelen, en ook nog voor drie luchthavens aan een omgevingstafel moet zitten, denk ik: dat kan gewoon niet! Dat is heel simpel. Ik denk dat dat lijstje toch wel tot de conclusie moet leiden dat het nog maar de vraag is of we daar de boel nog op orde krijgen. Dat is eigenlijk de hamvraag die ik aan de Staatssecretaris wil stellen: is de boel nog op orde te krijgen in de huidige constellatie? Die hebben we in de jaren negentig gecreëerd. In Andere Tijden zei Wim Kok daarover onlangs: we zijn wel een beetje doorgeschoten met die marktwerking. Mevrouw Van Tongeren refereerde er al aan. Ik zou de Staatssecretaris willen vragen om, voor een volgende keer dat we hierover spreken of voor het Fyradebat, toch eens goed dat hoofdstuk over de verzelfstandiging van de NS nog eens te lezen. Hier is veel denkwerk in gaan zitten. Bij de Energiewet hadden we dit ook. Daar speelde de vraag of Eneco en DELTA nog gesplitst moeten worden, nu de netbeheerders toch al zijn afgesplitst. Dat is mijn verzoek aan de Staatssecretaris. Dat zou het niveau van het gesprek over de structuur van het spoor erg ten goede komen.
De conclusie van de SP valt samen met de titel van een artikel in het Parool van een tijdje geleden: maak van de spoorwegen weer een nutsbedrijf. Denk vanuit de reiziger. We hebben het over de Lange Termijn Spooragenda, waarbij de reiziger op een, twee en drie staat. Dat zijn echter praatjes voor de bühne als je ondertussen een systeem in stand houdt waaraan systeemfouten ten grondslag liggen. Het kan zijn dat dit een manier van denken is die in de jaren negentig dominant is geweest. Dat kan. Dominante denkbeelden komen en gaan. Daar is dus niets mis mee. Ik denk wel dat we ons de vraag moeten stellen of dat destijds de juiste keuze was. Ik vraag me af of je nu al moet zeggen dat er geen weg terug is. Moet je niet toch jezelf de vraag stellen of het niet op een andere manier moet worden ingericht?
Daar wil ik het bij laten, voorzitter.

De **voorzitter**: U had al gezegd dat het niet vrolijk zou worden. We zijn zo anders van u gewend. Komt uw vrolijke noot dan nu?

De heer **Smaling** (SP): Toen het uit elkaar halen van NS en ProRail speelde, nam Tina Turner de grote hit van Al Green op: Let's stay together. Maar daar is toen niet naar geluisterd.

De **voorzitter**: We kennen elkaar een klein beetje. Dank voor deze aanvulling. We zijn er blij mee!

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66): Hij schudt ze zo uit zijn mouw. Knap.

Voorzitter. Het is een gatenkaas bij ProRail. De anderen hebben het ook al gezegd. Tekort na tekort op de meerjarenreeksen Beheer, Onderhoud en Vervangingen wordt er gemeld. Daarover lopen de schattingen flink uiteen. De prijscompensatie is niet goed geregeld. Er zijn extra kosten voor de verrekening van algemene kosten. Er is mogelijk een nieuwe tegenvaller bij de grote stations en projecten als de spoortunnel in Delft. De verhoging van de gebruiksvergoeding die was ingeboekt, kan waarschijnlijk niet helemaal worden geïnd. Er is een tekort voor geluidsschermen voor weg en spoor van 800 miljoen gemeld. Er is betonrot en verzakking op het HSL-spoor. Problemen met het vastgoedbedrijf, voorschotten die ten onrechte zijn uitgekeerd, budgetspanningen, tegenvallers, onderbestedingen, risico's en indexatieverschillen buitelen over elkaar heen. Dat betekent één ding: er zit een heel groot gat in de begroting.
Mijn fractie is bang dat onder de streep de reiziger de grote verliezer is. Die dreigt op te moeten draaien voor jarenlang financieel wanbeheer en allerlei verborgen kortingen en gaten, met extra overlast op zijn dagelijkse treinreis. En dat ook nog eens met het perspectief van tien jaar stilstand op het spoor, omdat elke euro tot 2028 zo ongeveer is uitgegeven. Dat lijkt mij zeer onwenselijk, want we willen graag dat het vervoer op het spoor beter wordt, niet slechter. We zien dat reizigers nu al moeten staan in propvolle coupés, als de trein al rijdt. Dat wordt niet beter met veel meer werkzaamheden overdag, vanwege de efficiency waarover de PVV het net had, of gesloten stations. Dan gaan we dus de treinreiziger de auto in jagen. We zien dat de files toenemen in Nederland. De treinreiziger de auto in jagen en de files langer maken, is geen oplossing. Files, automobilist en milieu zijn daar niet bij gebaat.

Mevrouw **De Boer** (VVD): Ik zag vanmorgen de uitspraak van D66. Ik vroeg me af: waar komt dat miljard vandaan? Ik zie D66 alle begrotingsregels overboord gooien. Meestal gaan we daar anders mee om in dit huis. Hoe komt D66 aan 1 miljard? Die vraag werkt twee kanten op. Mevrouw Van Veldhoven noemde de misstanden, tekorten en overschotten al op. Ik weet niet wat er onderaan de streep blijft staan. Ik heb daar geen idee van. Ik weet wel dat er voorstellen vanuit ProRail zelf komen om in januari met een oplossing voor het beheer en onderhoud te komen. Het werkt dus twee kanten op. Hoe komt mevrouw Van Veldhoven aan 1 miljard?

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66): Ik heb een heel lijstje met tekorten. Dat komt gewoon uit de cijfers van de Staatssecretaris. Het tekort op Beheer, Onderhoud en Vervangingen is al 475 miljoen. Daarvan is een deel nog niet eens meegenomen. Dat verbaast me overigens wel, want hebben we niet net de Inspectie der Rijksfinanciën gevraagd om dat te valideren? Die heeft gezegd dat het allemaal op orde was. Nu lezen we echter in de eerstvolgende brief van de Staatssecretaris dat een deel er niet in zit. De schattingen lopen op tot 1,5 miljard. Er staan ook nog andere risico's in. Daarvan is een deel al gereserveerd: Oosterdok, Betuwe et cetera. De HSL-Zuid zit daar niet in. Dat is een lijn die voor 7 miljard is aangelegd. We gaan proberen de aansprakelijkheid bij anderen neer te leggen, maar dat zal niet volledig lukken. Een ander concreet bedrag in de brief van de Staatssecretaris is de te lage indexatie van 151 miljoen. Voor de algemene kosten is nog geen oplossing. Er bestaat het risico dat de gebruiksvergoeding niet geheel zal kunnen worden geïnd. Die gebruiksvergoeding moet elk jaar opnieuw komen. Als we 10 miljoen minder ophalen, haal je over de looptijd van tien jaar al 100 miljoen minder op. Voor geluidswerende maatregelen komen we het concrete bedrag van 800 miljoen tekort, zowel bij het spoor als de wegen. Laten we daar dan ook een deel van meetellen. Grote stationsprojecten zoals in Delft worden genoemd onder vraag 57. Ook daar zijn extra kosten te verwachten. Dan hebben we nog

de regionale ambities en de ambities uit de Lange Termijn Spooragenda en het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer. Het gat in de ambities op het spoor is groter dan een miljard. Wij zien dat er geld komt vanuit de sjoemeldiesels. Dat is geld dat we met elkaar wilden inzetten voor groen vervoer. Laten we dat geld dus ook voor echt groen vervoer inzetten. We kunnen dat niet in een keer in de auto's stoppen. Laten we het dan steken in het dichten van de gaten en het verbeteren van het perspectief van de reiziger.

Mevrouw **De Boer** (VVD): Ik heb geen antwoord gekregen op mijn vraag.

De **voorzitter**: Stel hem nog eens.

Mevrouw **De Boer** (VVD): Hoe komt mevrouw Van Veldhoven aan 1 miljard? Waar komt dat geld vandaan? Ik heb nog steeds geen idee. Ik noem dit echt een proefballonnetje. Ik heb het nergens terug kunnen vinden. Ik wil er even iets uitlichten: voor de betonrot aan de HSL hebben we afgesproken dat we eerst de aannemers aansprakelijk stellen. Mevrouw Van Veldhoven gaat op voorhand al achterover zitten en zegt: dat gaan we allemaal vergoeden. ProRail moet zelf nog met voorstellen komen en we moeten nog een aantal dingen bekijken. Toch gaat mevrouw Van Veldhoven al 1 miljard schenken aan een organisatie die de boel niet op orde heeft. Ik vind dat echt onbegrijpelijk en snap nog steeds niet hoe zij aan die 1 miljard komt. Dat is mijn belangrijkste vraag en daar zou ik graag antwoord op krijgen.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66): Ik kan het lijstje nog een keer opnoemen. Als mevrouw De Boer even meerekent, dan komen we absoluut aan ruim meer dan een miljard aan problemen in de spoorbegroting. Natuurlijk moet de zaak op orde komen. Als mevrouw De Boer even had gewacht, had ik dat luid en duidelijk gezegd, zoals ik net al zei in antwoord op de heer Madlener. De zaak moet eerst op orde komen. Het kan niet zo zijn dat er een miljard in een bodemloze put verdwijnt. Ik vind het onvoorstelbaar dat er fracties zijn die zeggen: we laten de tekorten gewoon oplopen en ze lossen het maar op met efficiencymaatregelen. Nee, we moeten de reiziger perspectief bieden. De komende tien jaar zit er bijna geen cent meer in het Infrastructuurfonds, terwijl er allemaal ambities zijn in de regio. Daar zitten mensen echt als haringen in een ton in de trein. Mijn fractie wil die mensen perspectief bieden. We willen de Staatssecretaris en de nieuwe president-directeur bij ProRail de kans geven om met een schone lei te beginnen. Wij moeten deze mensen niet op pad sturen met een erfenis waar aan alle kanten de gaten in vallen. We hebben gezien dat er dingen zijn misgegaan. We zetten daar met elkaar een streep onder. We zorgen ervoor dat de treinreiziger krijgt waar hij recht op heeft: een trein die rijdt en geen gesloten stations en werkzaamheden overdag.

Mevrouw **De Boer** (VVD): Ik heb een punt van orde. Ik heb geen antwoord gekregen op mijn vraag. Waar haalt mevrouw Van Veldhoven die 1 miljard vandaan? Waar komt dat geld vandaan? Het is er niet.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66): Daar heb ik wel antwoord op gegeven.

De **voorzitter**: Dat leek mij ook, dus ik snap het punt van mevrouw De Boer ook niet helemaal.

De heer **Van Helvert** (CDA): We zitten allemaal in hetzelfde schuitje als woordvoerders infrastructuur. We willen allemaal zo veel mogelijk geld binnen onze fractie naar infrastructuur schuiven; laten we het maar gewoon eerlijk zeggen. Als het niet zo is, mag u het zeggen hoor, mijnheer

Hoogland. Wat dat betreft kunnen we mevrouw Van Veldhoven complimenteren met het feit dat zij de fractie achter zich heeft gekregen om dat miljard van Volkswagen in een keer voor het spoor in te zetten. Is het niet verstandig om eerst eens even naar de financiële situatie van ProRail te kijken? Hoeveel geld is er over of tekort? Moeten we dat niet eerst bekijken voordat we zomaar een eventuele eenmalige uitkering van 1 miljard van Volkswagen in een keer – huppakee – in de portemonnee van ProRail doen? Is het niet verstandig om daar eerst zorgvuldig naar te kijken?

De **voorzitter**: Dit vraagt u aan mevrouw Van Veldhoven? Anders lijkt het een algemene oproep.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66): Ik ben, en zo kent de heer Van Helvert D66 ook, altijd voor het maken van zorgvuldige en verstandige lijstjes. In de brief van de Staatssecretaris worden al een heleboel punten genoemd. Ik wijs op de ambities van de Lange Termijn Spooragenda en de ambities met ERTMS. We willen allemaal het treinvervoer in Nederland verbeteren. We willen allemaal graag meer internationale treinverbindingen. We willen allemaal graag meer tegemoetkomen aan de wensen van het spoorvervoer in de regio. Keer op keer zeggen wij tegen al die mensen die met ambities naar ons toekomen, dat wij die ambities delen. Of het nu gaat om kwartierdiensten in de Achterhoek, internationale treinverbindingen of metroachtige verbindingen in de Randstad: keer op keer zeggen wij ja. Maar de gaten lopen op. Dat kan dus niet. Dat wil ik aankaarten. ProRail heeft problemen. Die moeten we oplossen. Daarnaast zou ik heel graag willen dat er voor de komende tien jaar nog enig perspectief is voor de reiziger. Daarom zet D66 inderdaad een miljard extra in op spoor.

De **voorzitter**: Mijnheer Van Helvert, durft u nog?

De heer **Van Helvert** (CDA): Natuurlijk, voorzitter. Ik snap dat helemaal. Ik ben het zelfs met mevrouw Van Veldhoven eens dat we alle problemen op het spoor willen oplossen. Maar dan nog is het goed om de kosten goed naast elkaar te zetten. Het is ook goed dat wij dat doen, want daarvoor worden wij als volksvertegenwoordigers ingehuurd. We moeten bekijken wat ProRail en de Staatssecretaris nodig hebben om die problemen op te lossen. Daarna verbinden we daar een bedrag aan, want misschien is er maar een half miljard nodig, maar misschien ook wel 5 miljard. We hebben nu dat miljard van Volkswagen. Er zijn echter wel tien automerken die niet aan de test voldoen, dus misschien krijgen we nog wel tien miljard. Gaan we dat allemaal naar het spoor gebruiken? Is het niet verstandig om eerst te bekijken wat er nodig is en er vervolgens daadwerkelijk geld naartoe te brengen?

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66): Ik heb niet gezegd dat al het geld dat van Volkswagen naar ons toe komt, naar het spoor zou moeten. We weten dat er het bedrag van 1,24 miljard is genoemd. Ik heb gezegd: doe nou een miljard naar het spoor. Dat komt omdat ik zie dat we dat miljard heel makkelijk kwijt kunnen in de optelsom van alle gaten en ambities. We willen de reiziger de komende tien jaar enig perspectief bieden. We weten allemaal dat er nauwelijks nog geld in het Infrastructuurfonds zit tot 2028. Ik bedoel dus eigenlijk de komende dertien jaar in plaats van tien jaar. Daarvoor is heel weinig beschikbaar. Daarom moeten we nog veel meer duidelijkheid krijgen over de gaten. Ik heb daar ook een aantal vragen over. Maar het geld is hard nodig voor het spoor. Ik ben blij met de steun van het CDA. Ik hoop dat andere partijen zich daarbij aansluiten, in navolging van alle ambities die ze hier ruimhartig met woorden hebben ondersteund. Ik hoop dat ze dat op een gegeven moment ook met geld willen doen.

De **voorzitter**: Mevrouw Van Veldhoven, u hebt nog ruim drie minuten voor de rest van uw betoog.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66): Het geld was dus bedoeld voor het groener maken van mobiliteit. Daar is het echter niet aan uitgegeven. Dit lijkt mij een prima doel om het wel aan uit te geven. Daarom wil ik aan de Staatssecretaris vragen of zij dit met de Minister van Financiën wil regelen. Natuurlijk moet daarvoor wel eerst de financiële situatie bij ProRail op orde zijn. Het zal voor veel collega's een opluchting zijn dat ik dat hier benadruk. Het is natuurlijk onbestaanbaar dat de chaos die heeft kunnen ontstaan, ook blijft bestaan.
Daarom wil ik refereren aan de raad van commissarissen. Enkele andere sprekers hebben dat ook al gedaan. Sommige commissarissen zitten daar al heel lang. Zij zijn dus al heel lang op de hoogte van de problemen. Ik vind het onbestaanbaar dat daar helemaal niets zou veranderen. Ik las in de brief van de Staatssecretaris dat zij nadenkt over wijzigingen in de top. Ik zou zeggen: doe dat dan ook in de raad van commissarissen. Een van de leden was namelijk ooit zelf gedelegeerd commissaris en zat dus gewoon in het bestuur. Hij was er gewoon bij. Frisse wind, bezem, nieuwe uitdaging? Verzin iets. Breng daar de boel op orde. De brief waarover ik tussen aanhalingstekens «much ado about nothing» zei, kunnen we denk ik in de shredder gooien.
Vier jaar geleden hadden we het naar aanleiding van het rapport van de commissie-Kuiken al over exact dezelfde problematiek: onderbesteding, onduidelijkheid over spoorbudgetten en aansturing en toezicht dat onvoldoende op orde is. Toen heeft de Minister gezegd dat zij dat zag en er hard mee aan de slag zou gaan. Wat is er sindsdien gebeurd?
Een van de dingen die me opvielen bij het op orde brengen van de financiële administratie bij ProRail was de inzet van een externe accountant. De accountant heeft tweeënhalf jaar aan manuren nodig gehad om de jaarrekening van één jaar op orde te brengen. Dat leek me toch wat buiten proportie. Dat wil ik als bijzonder aandachtspunt voor de Staatssecretaris noemen.
Hoe gaat de Staatssecretaris het proces organiseren om de boel op orde te krijgen? Hoeveel haast maakt zij met dit proces? In de brief lees ik wel over allerlei verbeterplannen, maar voor het verzekeren van de rechtmatigheid van de uitgaven – we kopen iets en weten zeker dat het geld daaraan besteed wordt – wordt nog vijf jaar uitgetrokken. Dat vind ik betrekkelijk lang. Ik hoor graag van de Staatssecretaris waarom dat een redelijke termijn zou zijn.
We zijn het overzicht kwijt. Dat hebben collega's ook gezegd. We hebben bij het debat van vier jaar geleden gevraagd om een overzichtelijk overzicht van kasschuiven et cetera. Dat zouden we krijgen. Er wordt continu onderbesteed en toch zitten we met een tekort aan het einde van de rit. Hoe kan dat? Dat snapt mijn fractie niet. Als er een gat is, moeten we dat dichten. Kan de Staatssecretaris een overzicht maken van alle risico's en mee- en tegenvallers, gekoppeld aan de periode waarin ze optreden?
Minister Schultz heeft ook gezegd dat ze in overleg met de Algemene Rekenkamer zou bekijken welke reële budgetspanning je zou mogen oplopen over de duur van het Infrastructuurfonds. Wanneer kunnen we daar meer over horen?
We hebben het steeds over de tekorten tussen 2018 en 2028. Hebben we dan tussen nu en 2018 geen enkel tekort meer? Of is daar ook nog iets over te melden?
De afgelopen jaren hebben we onder andere in de Lange Termijn Spooragenda allemaal ambities vastgesteld. In hoeverre zijn die nog haalbaar of hoe groot is daar inmiddels het tekort geworden? Komen de ambities nog wel overeen? Veel partijen vragen terecht aandacht voor het

spoor in de regio. Daar groeit het openbaar vervoer; gelukkig. Ook daar zijn de ambities groot, maar is het geld vrijwel afwezig.
In de vorige debatten over ProRail bleek dat de Staatssecretaris wel een heel groot aantal petten draagt: aandeelhouder, toezichthouder, concessieverlener, subsidieverlener en systeemverantwoordelijke. Dat zijn petten die niet altijd te combineren zijn, maar waar je je ook niet achter moet verschuilen. Is de Staatssecretaris het met mij eens dat je als subsidieverlener bijvoorbeeld de plicht hebt om te weten of de financiële huishouding van de organisatie aan wie je zo veel geld geeft op orde is? Hoe gaat de Staatssecretaris zich daarvan verzekeren in de toekomst? Wat doet zij aan de situatie binnen het ministerie zelf? Het kennisniveau binnen I en M is al eerder aangestipt als een aandachtspunt. Ik hoor graag hoe deze Staatssecretaris dat meeneemt.
Kennis of geen kennis over de situatie op het spoor? Wat de aannemers zeggen, vind ik eigenlijk onvoorstelbaar. Zij hebben dat spoor bijgehouden al die afgelopen jaren. Hoe is het mogelijk dat zij klagen over het feit dat er geen kennis is? Hoe wordt die kennis gedeeld? Hoe zorgt de Staatssecretaris daarvoor in overleg met ProRail?

De **voorzitter**: Ik bedank alle leden voor hun inbreng in eerste termijn.

De vergadering wordt geschorst van 16.01 uur tot 16.15 uur.

Staatssecretaris **Dijksma**: Voorzitter. Ik denk dat het goed is om mijn beantwoording te beginnen met een aantal algemene opmerkingen. Ik denk dat dat ook wel redelijk is, gezien het feit dat veel Kamerleden van mij willen weten hoe ik erin zit, hoe ik het aan ga pakken, wat er voor ligt en wat mijn eerste indruk is. Ik hoop dat zij het mij vergeven dat ik niet al mijn indrukken kan delen, omdat er nog een aantal dingen te overdenken zijn. Het lijkt mij goed om daar eerst mee te beginnen. Vervolgens heb ik mijn beantwoording in blokken ingedeeld. Ik zou iets over de financiën, de veiligheid van het spoor in relatie tot het beheer en onderhoud, de verstoringen en enkele overige punten willen zeggen.
Vanuit de verschillende fracties zijn in verschillende klankkleuren – dat hoort er denk ik bij – grosso modo dezelfde zorgen geuit. Die zorgen gaan over de vraag of we in specifieke relatie tot het bedrijf ProRail zaken op orde hebben, qua financiën en onderhoud. Vragen gingen ook over de toekomst van het spoor. Ik kan er heel kort over zijn: die zorgen deel ik. Daarover is tussen ons geen misverstand: er is werk aan de winkel. Ik heb in een interview gezegd dat ik niet zo ben van het shocker quoten. Volgens mij is het belangrijk dat je bereid bent om met enige nuchterheid en realisme naar de stand van zaken te kijken. We hebben een prachtig spoorsysteem, misschien wel het drukst bereden spoor van Europa. Er gaan heel veel dingen goed, maar tegelijkertijd lopen we tegen een aantal forse problemen aan, waarvan ik denk dat het belangrijk is dat we die niet alleen onder ogen zien, maar dat we ook ingrijpen waar het nodig is en aanpakken als het noodzakelijk is. Dat moeten we niet doen omdat het onvermijdelijk is, maar omdat we het echt willen. Dat is mijn houding. Dat betekent dat ik met een open vizier kijk naar allerlei oplossingen en ideeën die vanuit de Kamer komen, maar ook van mensen die op het spoor werken, of het nou de heer Eringa of de heer Van Boxtel is, of allerlei andere mensen die daarover vanuit hun professie en belangstelling een mening hebben.
Tegelijkertijd is er de meer fundamentele vraag: hoe hebben we het nou georganiseerd op het spoor? Politiek verschil van mening zal er altijd zijn en blijven. Er speelt een aantal kwesties, bijvoorbeeld de financiën. Daarop zijn in de afgelopen jaren echt wel acties ingezet. Het is niet zo dat er niks gebeurd is. Een aantal problemen blijkt echter zo hardnekkig dat ze elke keer opnieuw terugkomen. Dat vraagt dus niet alleen om het oplossen van een aantal problemen op het onderwerp gericht. Je moet

ook bereid zijn om opnieuw te kijken naar de structuur. De heer Madlener en de heer Smaling hebben mij dat eigenlijk ook gevraagd. Dat is uiteindelijk ook een opdracht die voortvloeit uit wat de Fyra-enquêtecommissie voorstelt. Daarmee maakt zij geen keuze. Dat is misschien jammer, maar het biedt ook ruimte om met elkaar daarnaar te kijken. Dat moeten we dus ook doen. Die exercitie zal moeten plaatsvinden.
Dat betekent alleen wel dat ik niet vandaag kan vertellen wat de gouden sleutel is, als die er al is. Ik denk dat we dat met elkaar onder ogen moeten zien, want een deel van de vragen ging over de vraag of we nu alles gehad hebben en of alle dingen die zouden kunnen tegenvallen inmiddels in beeld zijn. Ik denk het niet. Dat is mijn oprechte overtuiging. Ik denk dat er nog wel weer dingen aankomen. De vraag is niet of er geen problemen meer zijn. Bij infrastructurele projecten, of het nu op de weg of het spoor is, zullen die er altijd zijn en blijven. Mee- en tegenvallers hebben we door de jaren heen zien komen en gaan. De vraag is wel of de Kamer het vertrouwen heeft dat ik dat tijdig meld, zodat zij met mij kan beïnvloeden hoe we zo'n probleem oplossen, en dat we zelf in de gaten hebben dat dit zich afspeelt. Dat lijkt me de kern van wat er de afgelopen tijd steeds in de debatten tussen de Kamer en het kabinet gewisseld is. Ik denk dat we moeten vaststellen dat die boodschap goed begrepen is. Ik wil niet op elk punt, ook al heeft de heer Van Helvert mij daartoe uitgedaagd – en dat snap ik ook – gaan zeggen op welk moment het wel en niet precies goed zat. In algemene zin is dit hoe ik ervaar wat de Kamer van mij vraagt, namelijk dat ik op een bepaald moment gewoon aan de bal ben. We weten dat er soms momenten zijn waarop je dingen tegenkomt die je niet verwacht. Dan gaat het echter niet zozeer om het feit dat die tegenvaller of meevaller er is, maar meer over de manier waarop je ermee omgaat. Daar kan de Kamer mij natuurlijk politiek op aanspreken.

De heer **Madlener** (PVV): Het doet mij deugd te horen dat mevrouw Dijksma de koe bij de horens vat en zich bereid toont om de boel schoon te vegen. Ik ben blij dat zij de structuurdiscussie niet uit de weg gaat en bereid is om na te denken over de toekomst en over de vraag hoe het op het spoor georganiseerd is. Ik heb al gezegd dat wij denken dat daar de kern van het probleem zit. Ik zit al jaren in deze commissie. Met Tineke Huizinga-Heringa hadden we al dezelfde discussie over regie en over de vraag wie erover gaat. Er zijn vijf aansturingslijnen en het is allemaal heel ingewikkeld. Hulde aan de Staatssecretaris. Ik ben heel benieuwd wanneer wij het resultaat daarvan kunnen verwachten. Het punt dat ik nu wil maken is dat mevrouw Dijksma nieuw is en een bezem wil zijn. Zij heeft echter ook de hulp nodig van ProRail. Het is essentieel dat de heer Eringa als directeur hier ook aan meewerkt. Hetzelfde geldt voor de raad van commissarissen, en daar heb ik heel weinig vertrouwen in. De raad van commissarissen, de heer Alders, heeft bewezen een «hand boven het hoofd»-houder te zijn. Hij is iemand die problemen onder de mat wil schuiven. Aan zulke mensen heeft deze Staatssecretaris natuurlijk helemaal niets. Is zij bereid om te beginnen met de raad van commissarissen naar huis te sturen en daar goede, kritische, nieuwe mensen neer te zetten?

Staatssecretaris **Dijksma**: Onderdeel van effectief aansturen is het besef dat het nooit alleen aan mensen ligt. Dat heeft de heer Madlener in zijn bijdrage zelf het best geïllustreerd. Hij zei dat het ook gaat over de vraag of we het in de structuur goed geregeld hebben. De heer Van Helvert heeft mij gevraagd wat voor aandeelhouder ik ben. Misschien mag ik daarop ingaan? De Kamer heeft mijn voorganger gevraagd om bij de aandeelhoudersvergaderingen te zijn. Gisteren was er een eerste aandeelhoudersvergadering in Utrecht. Daar ben ik heen gegaan, want de Kamer had dat gevraagd. Als dat is toegezegd, kom ik die belofte na. Ik heb daar wel

meegedeeld, en ik hoor graag of dat mag van de Kamer, dat het de laatste keer was dat ik daar was. Ik zal uitleggen waarom. Ik ben heel erg voor activistisch aandeelhouderschap en, ja, er zijn inhoudelijke redenen om het zo te willen doen, maar we kunnen ongetwijfeld discussiëren over de vraag of het bij I en M, EZ of Financiën het beste af is. Ik wil de commissie wel voorhouden dat de kern is dat ik niet een aandeelhoudersvergadering nodig moet hebben om als aandeelhouder een probleem met bijvoorbeeld de president-commissaris dan wel de directie op te lossen. Ik heb in mijn werkkamer een heel mooie werktafel met stoelen staan. De faciliteiten zijn op orde. Dan nodigen we natuurlijk de betrokkenen uit en gaan we het gewoon met elkaar oplossen. Dat is mijn houding en bij dat goede verkeer hoort ook – ik zeg dat ook tegen de heer Madlener – dat je elkaar niet via de media of de Kamer de wacht aanzegt. Dat is niet de manier om een stap verder te komen.
De commissie weet, omdat zij dat met mijn voorgangster heeft gedeeld, dat er is afgesproken dat het om inhoudelijke redenen nodig is naar de topstructuur van ProRail te kijken. Dat zullen we ook gaan doen, maar tegelijkertijd onthoud ik mij van oordelen over personen omdat ik vind dat de commissie mij inhoudelijk moet controleren. Daar gaat het om en wees ervan verzekerd dat ik niet bevreesd ben om stappen te zetten als dat nodig is!

De heer **Madlener** (PVV): Ik begrijp waarom de Staatssecretaris voorzichtig wil zijn als het over mensen gaat. Aan de andere kant is zij als aandeelhouder er ook voor verantwoordelijk dat daar goede mensen worden neergezet. Zij kan mensen benoemen en zij kan mensen ontslaan! We hebben het over een raad van commissarissen van een miljardenbedrijf dat belastinggeld uitgeeft. Deze raad van commissarissen heeft bewezen er niet bovenop te zitten en zijn taak niet goed te vervullen. We hebben er allemaal de voorbeelden van gezien en dan moet je op een gegeven moment durven zeggen: ik ben de nieuwe Staatssecretaris en ik begin met het benoemen van goede mensen in de top van dat bedrijf, want die mensen moeten eindelijk gaan zorgen voor goede aansturing en controle. De huidige mensen hebben bewezen dat niet te kunnen. Ik vind daarom echt dat de Staatssecretaris niet kan volstaan met te zeggen: wacht maar af. Er licht een klip-en-klare zaak op de Staatssecretaris te wachten, namelijk de bezem erdoor. De heer Eringa heeft wel ons vertrouwen, maar de raad van commissarissen helaas niet. Ik hoop toch echt dat de Staatssecretaris bereid is om op korte termijn de bezem door de raad van commissarissen te halen.

Staatssecretaris **Dijksma**: Volgens mij vervallen we in herhaling. Ik heb gehoord wat de heer Madlener heeft gezegd, maar ik hoop toch ook dat hij heeft willen horen wat ik zeg en dat hij onderkent dat het er uiteindelijk om gaat wat je inhoudelijk met elkaar bereikt. Ik ben het wel met hem eens dat je dat kunt doen met de mensen die er zitten, maar andersom zeg ik ook tegen hem: u verwacht toch niet van mij dat ik in een publiek debat met de Kamer daarover uitspraken doe? Dat lijkt me echt zeer onverstandig en het zou ook helemaal niet helpen. Ik denk dat hij ook heel graag mijn effectiviteit heel wil houden.

De **voorzitter**: Dat is bijna een vraag aan de heer Madlener.

Staatssecretaris **Dijksma**: Een uitnodiging.

De **voorzitter**: Hoe het ook zij, de volgende vraag wordt door mevrouw Van Veldhoven aan de Staatssecretaris gesteld.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66): Ik heb zeker begrip voor het laatste wat de Staatssecretaris zei. Ik wil haar toch vragen om op één punt precies te

zijn. Zij zegt dat zij het met ons eens is dat er inhoudelijke redenen zijn om te kijken naar de topstructuur, maar dan wil ik ook expliciet van haar horen of wat haar betreft de raad van commissarissen deel uitmaakt van die topstructuur. Het zou ook kunnen worden gelezen als zijnde alleen de president-directeur en de statutair-directeuren. Als er inhoudelijke redenen zijn, zou het volgens mij over de hele top moeten gaan.

Staatssecretaris **Dijksma**: Twee dingen. Ten eerste is al eerder aangekondigd dat de president-directeur en anderen naar de topstructuur van ProRail gaan kijken. Dat betreft inderdaad de directie. Ten tweede zit ik nu pas drie, vier weken op mijn post. Ik heb gisteren voor het eerst kennisgemaakt met de raad van commissarissen in volle omvang. Ik wil die kennismaking eerst eens op mij laten inwerken. De commissieleden hebben daarover allemaal al heel uitgebalanceerde en afgewogen oordelen. Zij hebben dan ook meer mensen gezien en gesproken. Dat geldt nog niet voor mij en daarom ben ik niet van plan om hierover meer te zeggen dan ik tegen de heer Madlener heb gezegd.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66): Dat valt me tegen van de Staatssecretaris. Zij heeft nu de kans om met een schone lei te beginnen. Zij kijkt inderdaad terug naar het hele dossier. Ik vraag haar vandaag niet om uit te spreken dat er iemand van de raad van commissarissen weg moet. Dat zou inderdaad niet fair zijn. De Staatssecretaris heeft gezegd dat er inhoudelijke redenen zijn om te kijken naar de topstructuur en ik vraag haar daarom of er ook inhoudelijke redenen zijn om te kijken naar de hele topstructuur. Als de Staatssecretaris zelfs daarover al twijfelt, vind ik dat geen goed signaal. Je moet er in ieder geval naar willen kijken, want die inhoudelijke redenen betreffen ook de raad van commissarissen, die gedurende al die jaren medeverantwoordelijk is geweest voor wat er speelde. Een president-directeur kijkt bij een reorganisatie omlaag en niet omhoog. Hij kan zijn eigen bazen niet ontslaan. De enige die daar invloed op kan uitoefenen, is de Staatssecretaris. Ik vraag haar vandaag alleen om de toezegging dat zij naar het geheel gaat kijken en ik zal haar vandaag dus niet vragen om een oordeel te vellen.

Staatssecretaris **Dijksma**: Ik kijk altijd overal naar, maar ik wil niet in een debat als dit een zwaard van Damocles boven een instelling hangen. Dat is wel wat u mij vraagt te doen en dat weet u ook. Maar dat is dus niet wat ik nu ga doen. Ik begrijp dat dat teleurstellend kan zijn, maar ik twijfel niet over zaken. Ik vind echt dat je de tijd moet durven nemen om deze kwestie beter te bekijken. We moeten ook goed samenwerken met ProRail. Ik heb daar vertrouwen in, mede naar aanleiding van de ontmoetingen die ik tot nu toe heb gehad. Ik ben met de heer Eringa vol in contact over allerlei onderwerpen. Ik zal een paar van zijn voorstellen waarop de Kamer positief heeft gereageerd, zo meteen inhoudelijk bespreken. Ik wil eigenlijk niet verdergaan, niet omdat er geen ruimte is om over zaken na te denken, maar omdat je in een debat als dit geen zaken moet suggereren, waarvan je überhaupt niet weet of je er straks iets mee gaat doen. Ik zie op dit moment echt geen aanleiding om verder te gaan dan wat ik er eerder over heb gezegd.

De heer **Van Helvert** (CDA): Ik wil toch ook iets zeggen over dat aandeelhouderschap. De Staatssecretaris zegt dat het, als dat van de Kamer mag, de laatste keer was en dat zij op andere momenten haar actieve aandeelhouderschap kan uitoefenen. Ik ben dat met de Staatssecretaris eens, maar ik wil toch wel een exact antwoord krijgen. We zijn nu namelijk op het punt aanbeland waarop het in het plenaire debat misliep. Dit punt is de reden waarom het plenaire debat is gestaakt en waarom er voor de vorige Staatssecretaris een heel vervelende periode begon. Dat punt is het aandeelhouderschap. Natuurlijk kan de Staatssecretaris het aandeelhou-

derschap op allerlei momenten uitoefenen, maar is zij het met mij eens dat we niet door kunnen gaan met de situatie die onder de vorige Staatssecretaris is ontstaan? Zo ja, gaat zij het dan anders doen? Het buitengewoon belangrijke rapport van PwC dat in de aandeelhoudersvergadering zou worden besproken, had de toenmalige Staatssecretaris nog niet gezien. Zij is toen ook niet naar de aandeelhoudersvergadering gegaan; het is door een ambtenaar besproken. Vervolgens was dit rapport binnen een uur besproken, goedgekeurd en afgekaart. Daarna heeft de Staatssecretaris het rapport ook niet meer ingezien. Ze heeft het namelijk pas opgevraagd nadat de Telegraaf het had gepubliceerd. Dat is niet wat ik onder actief aandeelhouderschap versta. Ik vraag deze Staatssecretaris of zij dat anders gaat doen.

Staatssecretaris **Dijksma**: Ik ben mijn algemene inleiding begonnen met de termen «aan de bal blijven» en «activistisch aandeelhouderschap» en dat is inderdaad wel iets anders dan dat je naar een aandeelhoudersvergadering gaat om daar te vertellen hoe je bepaalde zaken ziet. In de meeste gevallen kunnen zaken natuurlijk prima afgekaart worden met mijn mensen. Als er fundamentele dingen spelen, moet je die natuurlijk niet alleen met de vertegenwoordiger van de raad van commissarissen bespreken maar ook met de directie. Van die houding – het zelf opzoeken – heeft de commissie de afgelopen weken hopelijk al wel iets kunnen zien. Dat is mijn houding, maar ik hoop dan nog steeds dat de commissie mij ontslaat van de eerder afgesproken plicht om daar elke keer aan te schuiven. Feitelijk ben je dan natuurlijk ook al te laat. Toch?

De heer **Van Helvert** (CDA): Ik verwachtte niet dat de Staatssecretaris Balkenende na zou doen.
Ik constateer dat ze het actieve aandeelhouderschap fundamenteel anders gaat invullen en dat keur ik namens het CDA goed. Zo zagen wij het namelijk ook. Of de Staatssecretaris officieel in persoon aanwezig is op de aandeelhoudersvergadering is in principe niet zo relevant. Overigens zijn er volgens mij niet eens zo vaak van die vergaderingen. Dat dat soort rapporten wel gekend moet zijn door de Staatssecretaris, is de Staatssecretaris dus met mij eens. Zo begrijp ik haar althans.

Staatssecretaris **Dijksma**: Dat ben ik met u eens.

De **voorzitter**: Ik stel voor om de Staatssecretaris per blok te laten antwoorden. Mocht dat nodig zijn – dat zou natuurlijk zomaar kunnen – kunt u haar daarna interrumperen. Ik zeg dit omwille van de tijd.
De Staatssecretaris heeft vijf blokjes, waarvan zij er nu één, de inleiding, heeft afgerond.

Staatssecretaris **Dijksma**: Dat klopt, voorzitter. Ik ga nu verder met de financiën, het pièce de résistance.
Ik heb de Kamer kort voor het algemeen overleg een brief gestuurd over de stand van zaken rond de spoorbudgetten voor Beheer, Onderhoud en Vervangingen. We hebben informatie ontvangen over de realisatie van ProRail in 2015 en de prognose van ProRail voor de komende jaren. ProRail meldt in die informatie zowel onderbesteding als op termijn een oplopend potentieel tekort. Overigens wist de commissie dat al. Dat ene woord gebruiken we niet meer en daarom spreek ik over «potentieel tekort». Dat woord is ook net iets duidelijker.
Er spelen een paar zaken tegelijk en dat maakt het ingewikkeld. Dat ben ik eens met de leden die dat hebben gezegd. Eigenlijk is er min of meer sprake van remmen en gas geven tegelijk. Daardoor zie je een wat merkwaardige rimpeling: soms is er geld over en soms is er tegelijkertijd in de toekomst een tekort. Die onderbesteding is overigens ook niet nieuw en kent een aantal structurele patronen. Er zijn ook meevallers en dat is

mooi, maar tegelijkertijd worden er werkzaamheden doorgeschoven en dat is veel minder mooi. Wat we de komende tijd eigenlijk moeten doen, is op zoek gaan naar gamechangers om dat patroon te doorbreken. Dat patroon zien we echt niet voor het eerst, want het speelt al langer. Ook al zijn er allerlei verbeteracties op elkaar gestapeld, het blijft daardoor toch ook heel moeilijk om zaken te verbeteren. Je ziet dan ook in de bedragen terug dat in het verleden – ik geloof voor de commissie-Kuiken – de budgetten die werden doorgeschoven, nog veel groter waren dan nu. Ze zijn echter nog steeds te groot en dat is gewoon niet goed.
De commissie heeft met mijn voorganger eerder gesproken over het potentiële tekort op de reeksen in de toekomst. Dat heeft eigenlijk twee oorzaken. De eerste is het zogenoemde indexatieverschil. Er is bijvoorbeeld een indexatieverschil over 2015 en daarnaast wordt een aantal risico's in de reeksen verwerkt. Voor de besparingsmaatregelen uit het rapport van PricewaterhouseCoopers gaan wij nog steeds uit van een potentieel tekort van 475 miljoen. Dat doen we, omdat er ook al eerder risico's zijn afgedekt in de risicoreservering. Dat zijn risico's waarvan we al wisten dat ze zouden kunnen optreden. Een deel daarvan is ook al heel hard. Een deel is nog onzeker, maar dat waren risico's die al wel in beeld waren en waarvoor al een reservering bestond. Die zijn dus al gedekt in de begroting.
Daarnaast kan de indexatieproblematiek natuurlijk ook worden opgelost, maar daar moet je dan wel afspraken over maken. Daarmee zijn we nu samen met ProRail in de weer. De indexatiepercentages wisselen jaarlijks en je ziet daardoor steeds verschuivingen bij wat eventueel het tekort kan zijn. Het is belangrijk dat wij ProRail tijdig duidelijkheid bieden. Ik zeg dat, want ook I en M moet dingen beter doen, iets wat door verschillende leden terecht is opgemerkt. Wat zijn de beschikbare middelen voor indexatie? Hoe handelen we wanneer er een verschil zit tussen de beschikbare en de benodigde middelen? We moeten verder een bandbreedte met ProRail afspreken, waarbinnen we de indexatieverschillen acceptabel vinden. Dan worden we beiden voorspelbaarder en dat is heel belangrijk voor het onderlinge contact.
Wat wil ik gaan doen? Ik wil die zaken eerst in beeld krijgen. In het eerste kwartaal van 2016 zal ik de Kamer vervolgens nader informeren. We hebben dan wat vaker met elkaar gesproken over hoe we een aantal zaken willen oplossen.
Mevrouw De Boer en anderen vroegen of het potentiële tekort van 475 miljoen wel of niet is geïndexeerd en hoe ik daarmee omga. Wat betekent het nou eigenlijk precies? Voor zowel aanleg als voor Beheer, Onderhoud en Vervangingen geldt dat ProRail aan moet geven met welke prijsstijgingen zij daadwerkelijk wordt geconfronteerd. Dat doet ProRail door gebruik te maken van de indexeringen die in de contracten vastliggen. Voor het overige worden de kostenindicaties gebruikt die bij de prijsontwikkeling voor werkzaamheden aan het spoor worden weergegeven. Hier geldt het uitgangspunt, zowel voor Rijkswaterstaat als ProRail, dat ProRail de prijsindicatie moet krijgen die ook voor aanleg- en onderhoudsprojecten nodig is. Als je dat niet doet, leg je impliciet een taakstelling op. In het voorjaar bepaalt het kabinet voor de gehele rijksoverheid de prijsbijstelling en daarbij is de zogenoemde IBOI, de index voor de bruto overheidsinvesteringen, leidend.
I en M keert uit aan ProRail onder voorbehoud van de prijsbijstelling die ProRail via Financiën krijgt. Zo zit het systeem in elkaar en dat betekent dat er jaarlijks verschillen zijn. Dat zijn soms positieve verschillen en dat is natuurlijk prima, maar soms zijn het ook negatieve verschillen. Als we daarop beter gaan sturen, krijgen we in ieder geval ook dat deel van het probleem beter im Griff. Ik zeg dat, hoewel ik niet weet of «im Griff» een heel goede term is.
Hoe verhouden de cijfers zich tot elkaar? Mevrouw De Boer zei «het duizelt mij», maar ook anderen gaven dat aan. Ik heb net aangegeven dat

er een paar verschillende kwesties spelen. We hebben het potentieel tekort. Dat is een gat vanaf 2018 tussen beschikbare en benodigde middelen voor spooronderhoud. Dat is het beruchte bedrag van 475 miljoen. Verder is er de indexatie, waarover ik net het een en ander heb uitgelegd. Daar gaan we aparte afspraken over maken en hopelijk lossen we het op die manier op. Dan hebben we nog de risico's. De commissie heeft al eerder gehoord dat we daar 400 miljoen voor hebben gereserveerd. Dat zijn risico's waarvan je nu al weet dat je ze niet kunt opvangen met bijvoorbeeld een kostenbesparing. Die zijn toch al weer wat harder dan een potentieel tekort dat nog beïnvloedbaar is. Dan hebben we ten slotte ook te maken met het structurele patroon van onderbesteding. Ik heb daarover gezegd dat ik dat zonde vind, want dat geld zou nu eigenlijk uitgegeven moeten worden. Ik zal zo meteen in antwoord op de vragen over de treinenuitval uitleggen waarom dat echt heel belangrijk is. We zouden zo heel veel ten positieve kunnen beïnvloeden, ook bij de punctualiteit.

De heer Hoogland vroeg hoe het zit met de risico's in het PwC-rapport. Heb ik die wel allemaal in beeld? Ja, die heb ik in beeld, want de risicoreservering van 400 miljoen is nodig voor de in het PwC-rapport geconstateerde risico's. Dat zijn eigenlijk risico's die al zo hard zijn dat we ze met aan zekerheid grenzende waarschijnlijkheid – ik zeg het in mijn termen – zullen zien optreden.

Hoe zit het met de onderuitputting? Die is niet geheel nieuw, want die is al vanaf 2005 een probleem. Ik kan het niet mooier maken dan het is, want zo is het gewoon. Ik zei net al dat de onderzoekscommissie van mevrouw Kuiken dat ook heeft laten zien. Er is sindsdien wel actie ondernomen en niemand is dus gaan zitten wachten tot het over zou waaien. Er is heus wel gehandeld, maar je moet vaststellen dat het nog niet tot een bevredigende oplossing heeft geleid. In de periode 2005–2009 zagen we dat de onderbesteding gemiddeld 228 miljoen bedroeg. Dat bedrag is nu naar beneden bijgesteld, maar het is nog steeds te hoog. Dat is gewoon de kern. Het is de dus de vraag hoe je er met elkaar voor kunt zorgen dat je dat patroon doorbreekt. Daar is toch wel meer voor nodig dan er tot nu is gedaan. Dat is een simpele constatering, want anders was het immers al wel opgelost.

Het feit dat ProRail met realistische plannen moet gaan werken, is één ding, maar er zit natuurlijk ook iets in de organisatie, want het gaat niet alleen om de top, maar bijvoorbeeld ook over het financieel beheer en de vraag hoe je voor een betere relatie zorgt tussen financieel beheer en planners. Dat soort kwesties moeten we met elkaar gaan aanpakken. Het is heel goed om te zien dat bijvoorbeeld de heer Eringa daar hartstikke goed mee bezig is. Een aantal leden steunt hem daarin en dat lijkt mij terecht. Ik doe dat ook, want ik heb de indruk dat hij van het aanpakken is, om het maar even zo te zeggen. Dat schept een band.

De heer Hoogland zegt dat 263 miljoen van de 400 miljoen aan risico's is opgetreden. Is de reservering van 400 miljoen dan nog wel voldoende? Nogmaals, bij een risico is het uiteindelijk altijd onzeker of het ooit optreedt. Dit waren risico's die allemaal voorzien waren binnen dat bedrag. Alle bekende risico's zijn dus gedekt binnen die 400 miljoen. De risico's op uitgestelde vervangingen onderzoeken we nog; ik geloof dat mevrouw Van Veldhoven hiernaar vroeg. Wij onderzoeken dat dus en de Kamer krijgt daar in het eerste kwartaal van volgend jaar bericht over. Jaarlijks bij de begrotingsvoorbereiding bekijken we of de reservering voldoende is.

Mevrouw De Boer vroeg wat het betekent voor de subsidietoekenning van 2016. In principe betekent het daar niks voor, want het is niet onze indruk dat die subsidietoekenning niet past binnen de beschikbare middelen. Wat we eerder verwachten – daarom heb ik de Kamer ook een brief gestuurd – is dat er ook dan weer een bedrag overblijft. Daar wil je natuurlijk zo snel mogelijk op proberen te sturen om het naar beneden te brengen. Vandaar

dat ik de Kamer niet alleen het afgelopen jaar heb laten zien, maar ook een vooruitblik heb gegeven. Ik hoop dat de Kamer vaststelt dat we het toch nog verder naar beneden moeten schroeven. Ik moet daar vervolgens samen met de mensen van ProRail op gaan handelen. Dat lukt waarschijnlijk niet in het eerste jaar. Daar moet ik eerlijk over zijn, want je kunt het niet nog in deze fase zodanig op orde brengen dat het volgend jaar al helemaal is opgelost. De Kamer blijft het dus nog wel even terugzien in de stukken, maar dat laat onverlet dat het de bedoeling is om het veel verder naar beneden te laten gaan.
Er is gevraagd hoe we de juiste kennis in huis gaan halen. Dat is natuurlijk een ding. Toen ik zei dat we een gesloten ingenieurscultuur moesten doorbreken, had ik meteen mijn vrienden van Rover aan de lijn en die zeiden me dat er juist te weinig ingenieurs zijn. Ik denk dat het allebei waar is. Ook daar zullen we dus gewoon naar moeten kijken. Het is niet alleen maar een kwestie van cultuur, het is ook een kwestie van kennis. Dat betekent dat we als opdrachtgever – de relatie met aannemers is natuurlijk een gevoelige – soms die kennis zelf in huis moeten hebben om een goede opdrachtgever te kunnen zijn. Ook daar moeten we echt naar kijken en dat gaan we dan ook doen. Dat hebben we ook met elkaar besproken. Ik heb de raad van commissarissen en de directie namelijk gevraagd om te komen met een handelingsperspectief. We kunnen het wel met elkaar blijven vaststellen, maar op een gegeven moment moet er iemand met een oplossing komen. En die oplossing wil ik snel hebben.
De top vijf van mevrouw Van Tongeren is onze top vijf. Die hadden we al samen even in het vizier. We hebben in het notaoverleg eigenlijk al vastgesteld dat vier van de vijf al worden aangepakt. En ja, de budgetten die bij onderhoud en vervanging nog niet zijn uitgegeven, moeten we in de komende jaren alsnog uitgeven. Dat moet echt gaan gebeuren. Je hebt inderdaad een file top vijf voor de wegen, maar je hebt zo'n top ook voor het spoor. Ik vind het zinvol om met voorrang naar dat soort plekken te kijken, omdat dat reizigers natuurlijk het meeste soelaas biedt.
Mevrouw Van Veldhoven had vanochtend een mooi cadeau in de aanbieding. Ik weet niet of het de tijd van het jaar is, maar het is, met alle respect, ook wel een beetje een surprise. Ik hoop dat zij mij dit vergeeft: het was zonder meer heel creatief, het zag er ook glanzend uit met dat mooie ronde lint eromheen, maar als je het openmaakt, zie je niks. En dat is het probleem. Mevrouw Van Veldhoven zegt dat er een bedrag van iets meer dan een miljard naar ons toe komt, maar niemand weet dat zeker. Zij heeft die zekerheid ook niet en we moeten elkaar dan wel even in de ogen durven kijken en vaststellen dat dat geld er misschien ook niet komt. Ik heb overigens ook maar even nagevraagd bij Financiën of het schip met goud van Volkswagen binnenkort binnenvaart. Dat is het eerste punt. Het tweede punt is waar de heer Van Helvert en een aantal anderen terecht op wees, namelijk dat we de begrotingsregels hebben te volgen. Mocht er al sprake zijn van een meevaller, dan vloeit die in eerste instantie terug naar de Minister van Financiën. Daarna kan het grote feest beginnen. Iedereen wil die meevaller hebben, maar dat heb je nog niet zomaar geregeld. Met andere woorden, ik denk dat je echt voorzichtig moet zijn om te suggereren dat je een miljard hebt gevonden. Het is een soort wensdenken en dat snap ik wel maar het is niet fair om te doen alsof dit het ei van Columbus is, want het is op dit moment gewoon een lege dop. Dat is jammer, maar wel waar.

De **voorzitter**: Ik stel mevrouw Van Veldhoven voor 5 december af te wachten.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66): Ik zou bijna zeggen: ik werp wat licht met een gedicht. Maar ik ben hier niet zo goed in dat ik dit gedicht kan doortrekken en daarom houd ik het hier maar even bij.

Dat bedrag is al in de pers verschenen. Zowel mijn financieel woordvoerder als ik hebben het allebei gezien. Ik ken Wouter Koolmees als iemand die altijd zorgvuldig met cijfers omgaat. Het ging zelfs om meer dan een miljard. Dat als eerste. Mijn fractie is er natuurlijk ook op gebrand dat er netjes met de begrotingsregels wordt omgegaan. Dit zou worden gezien als een «terugvloeiing naar». Het komt dus niet terug als fiscaal beleid, omdat het op dezelfde manier als een boete wordt behandeld. Het zou verder van groen beleid naar groen beleid gaan en dat heb ik natuurlijk ook netjes doorgesproken met onze financieel woordvoerder. Hij heeft mij verzekerd dat het geheel binnen de zalmkaders past. Laat ik het zo zeggen: ik hoop dat de Staatssecretaris blij is met de ambitie van de D66-fractie om echt iets te doen aan de gaten op het spoor door daarvoor waar nodig extra middelen uit te trekken.

De **voorzitter**: En uw vraag.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66): We zien hier mogelijkheden. Nog even los van hoe groot dat ei gaat zijn, denken wij dat daarvan in ieder geval een miljard heel goed voor het spoor kan worden gebruikt. Is de Staatssecretaris dat met D66 eens, mede gezien het perspectief op vrijwel nul besteedbaar budget tot 2028 en de wens van ons allemaal om de reiziger niet in de kou te laten staan?

Staatssecretaris **Dijksma**: Nee, helaas niet. En waarom niet? Dat iets in de krant staat, is voor mij nooit voldoende aanleiding om te denken dat het klopt. Helaas is het allemaal nog heel onzeker. We moeten fair zijn tegen elkaar en erkennen dat het volstrekt onzeker is hoe het precies gaat lopen met dat bedrag. Ik weet dat de heer Koolmees niet alleen een welgeziene gast op Financiën is maar daar ook zijn sporen heeft verdiend, maar je kunt ook wel merken dat hij er een tijdje weg is, zeg ik met een knipoog. Dat bedrag komt terug en dat is fijn. Ik snap ook waarom mevrouw Van Veldhoven zegt: we moeten op zoek naar geld voor het spoor. Dat begrijp ik, want haar analyse klopt dat een hoop dingen vastzitten. Dat is waar, dat is absoluut waar. Je moet ook kijken naar de vraag of wat vastzit, vast moet blijven zitten. Daar gaan we het ongetwijfeld op een ander moment nog over hebben. Maar om nu te suggereren dat dit eigenlijk een soort gemakkelijke schuif zou zijn, is onterecht. Daarmee zou ik geen recht doen aan onze spelregels. Met andere woorden, ik waardeer de poging oprecht. Het is een mooi staaltje creativiteit, maar ik vrees gewoon dat het niet de oplossing is.

De **voorzitter**: Mevrouw Van Veldhoven, we hebben een beperkt aantal interrupties afgesproken.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66): Maar ze mogen altijd in tweeën, voorzitter.

De **voorzitter**: Volgens de lijst bent u uit, maar vooruit.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66): Excuses.
Ik ben blij dat de Staatssecretaris nu al spreekt over «dat bedrag», want dat laat zien dat het ei niet helemaal leeg is. Zodra zij mij en de heer Koolmees kan toelichten hoe groot het bedrag volgens haar gaat worden, hoor ik dat graag. Weet dan in ieder geval wel dat het de ambitie van de fractie van D66 is om geld voor groen beleid dat bij ons terugkomt opnieuw te besteden aan groen beleid. Dat mag binnen de zalmkaders. Net als je boetes mag inzetten voor de Justitiebegroting, mag je dat bedrag hiervoor inzetten. Ik zeg dat met een knipoog naar het kabinet, omdat het de systematiek van het kabinet is om op die manier dit soort

inkomsten te gebruiken. Wij willen echt heel graag een extra impuls geven aan het spoor om te voorkomen dat de reizigers straks in de kou staan!

Staatssecretaris **Dijksma**: Nogmaals, dat signaal is goed verstaan. Dat zie ik ook. Tegelijkertijd weet niemand hoe hoog dat bedrag eventueel zou worden. Ook bij Financiën weten ze dat echt niet. Het is gewoon nog onzeker of er een bedrag komt en dat moeten we tegen elkaar durven zeggen. Dat is het punt.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66): Het is ook niet alleen volgend jaar nodig.

De **voorzitter**: Mevrouw Van Veldhoven, alstublieft!
Mevrouw De Boer heeft een bondige vraag, daarna heeft mevrouw Van Tongeren ook een bondige vraag en daar weer na heeft de heer Madlener een nog veel bondiger vraag.

Mevrouw **De Boer** (VVD): Hoe kan het dat die onderschrijding al jaren gaande is, dat dit niet is opgevallen en dat dat geld toch ieder jaar weer werd toegekend en weer terugvloeide? Wat is daarvan de oorzaak? Aannemers hebben mensen moeten ontslaan en ik vraag me dan af waar de gamechangers zitten die de Staatssecretaris aangekondigde. Kan zij een tipje van de sluier oplichten?

Staatssecretaris **Dijksma**: Het is niet zo dat het niet is opgevallen. Het is de Kamer ook opgevallen, zo heeft de commissie-Kuiken er een belangrijk punt van gemaakt. Daarna is er ook gehandeld en dat heeft ook tot resultaat geleid, zij het dat dit resultaat niet helemaal bevredigend was. Aan de gamechangers zullen we de komende weken aandacht moeten besteden. Wat is er nou meer fundamenteel nodig? Dat is aan de ene kant een verbetering van het financieel beheer en aan de andere kant grotere voorspelbaarheid bij de projecten. Er is een hele reeks extra acties nodig om de onderuitputting, die we al sinds jaar en dag kennen, nog verder naar beneden te brengen. Die onderuitputting is niet nieuw en het is dus geen onverwachte kwestie. Wat ik nu heb gedaan, is de commissie even meenemen in mijn gedachten hierover. We hebben het alsmaar over tekorten, maar er is ook onderuitputting. Dat geldt niet alleen voor het afgelopen jaar of voor de tien jaar hiervoor, want hier houden we nog wel even last van. Ik vind dat dus net als mevrouw De Boer een probleem.

Mevrouw **De Boer** (VVD): Sinds ik woordvoerder ben is dit de eerste keer dat ik het heb gezien. De commissie-Kuiken heeft er in 2011 vast en zeker terecht al aan gerefereerd. Ik ben er eerlijk gezegd enorm van geschrokken, want ik zou graag willen dat het spoor op orde is. Dat is het niet en ik zou willen voorstellen om volgend jaar het laatste jaar te laten zijn dat dit voorkomt. Het moet vanaf nu echt onze ambitie zijn om het geld dat wij beschikbaar hebben gesteld voor het spoor, daarvoor ook echt in te zetten.

De **voorzitter**: Dat is een oproep.

Staatssecretaris **Dijksma**: Het is een oproep die ik onderschrijf. Ik heb alleen aangegeven dat ik sowieso al weet dat het het komende jaar niet helemaal oplosbaar is. Dat neemt niet weg dat we er heel hard mee aan de slag moeten gaan, want het moet echt verder naar beneden.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks): Ik heb het debat met de commissie-Kuiken wel meegemaakt. Ik vind de frisse, charmante en transparante aanpak van de Staatssecretaris lovenswaardig. Ik ben heel

benieuwd te horen wat die gamechangers zouden kunnen zijn, want er is al eerder nagedacht over de vraag wat we zouden moeten doen. Ik werd ook enthousiast toen ik de Staatssecretaris hoorde zeggen dat ze onze top vijf wil gaan aanpakken. In een bijzin zei ze wel «de komende jaren». Betekent dat dat we een versnelling krijgen in de aanpak? Ik zou wel graag horen wat die gamechanger inhoudt. Ik begrijp dat het hartstikke ingewikkeld is, doordat alles met alles samenhangt. Ik wil het liefst Kamerbreed gaan zoeken naar een manier om dit type impasses te doorbreken. Doen we dat niet, dan maken we onszelf machteloos, want dan zeggen we iedere keer alleen maar weer: dat probleem hadden we in 2010 en 2011 ook al. Ik begrijp dat het nu niet lukt voor 2016, maar misschien kan de Staatssecretaris ons melden wat de Kamer kan doen om haar te ondersteunen in haar streven om op een paar van deze punten wel een doorbraak te forceren.

Staatssecretaris **Dijksma**: Dat is eigenlijk het begin van mijn volgende blok: verstoringen en de vraag hoe je daar in bredere zin naar kunt kijken. Volgens mij heeft mevrouw Van Veldhoven eerder gezegd: je moet eigenlijk met een wat groter plan komen om die aan te pakken. De heer Van Helvert heeft zich daar bij het MIRT-debat ook al over uitgelaten en mij en de Minister uitgedaagd om eens even los van de waan van de dag te bekijken waarom het overal vastloopt en wat er nodig is om zaken los te trekken. Ik wil daar graag iets meer over zeggen, maar ik zeg om te beginnen dat het nooit pijnloos zal zijn. Dat moeten we allemaal wel onder ogen durven zien. Als je wat stevigere dingen op bijvoorbeeld onderhoud gaat doen of meer dingen tegelijk gaat doen, heeft dat echt consequenties.

De heer **Van Helvert** (CDA): Ik hoor terecht lovende woorden van mijn collega's over de daadkrachtige aanpak van de Staatssecretaris, maar de Staatssecretaris zegt soms als we concreet doorvragen: ik ben nog nieuw en ik zit hier pas drie weken. Ik heb dat zelf ook een jaar volgehouden en ik weet dat dit op zichzelf heel aardig werkt.

De **voorzitter**: Tot ik het door had!

De heer **Van Helvert** (CDA): De Staatssecretaris zegt bijvoorbeeld dat zij kennis in huis wil halen. Dat is natuurlijk wel een ding. Over andere punten zegt de Staatssecretaris: iemand moet op een gegeven moment wel aangeven hoe we het gaan oplossen. Op een gegeven moment! Ik begrijp waarom de Staatssecretaris niet kan aangeven wanneer dat precies zal gebeuren, maar er is inmiddels wel dringende behoefte in de Kamer aan doelstellingen die smart geformuleerd zijn en die dus ook tijdgebonden zijn, de t van smart. Dat mis ik nu nog een beetje. Wanneer kan de Staatssecretaris die tijdgebonden afspraken aan de Kamer overhandigen?

Staatssecretaris **Dijksma**: Ik begin maar met het eerste voorstel. Volgens mij was ik toch al iets verder dan alleen maar zeggen dat het een ding was. Ik heb de commissie eigenlijk meegedeeld dat ik een concreet verzoek bij ProRail heb neergelegd om op het punt van die kennis met een voorstel te komen. Dat voorstel verwacht ik niet over een jaar. Het valt in die zin hopelijk wel wat mee. Ik hoop dat ik eerst een paar dingen tegen het licht mag houden en ik was dan ook blij dat de Kamer mij enige tijd gunde. Het gaat inderdaad niet alleen om quick fixes, om even in de smart-termen te blijven. Het gaat ook echt over wat meer fundamentelere kwesties, kwesties waarbij de Fyra-commissie mij en het kabinet uitdaagt met oplossingen te komen. Het zijn wel verschillende dingen en we zullen ook op het punt van het formuleren van doelstellingen – wat kunnen we

wel of niet halen? – moeten kijken naar de spoorwetgeving, want daar zit al heel veel in.
Over de punctualiteit gaan we het zo meteen nog uitgebreider hebben, maar daaruit blijkt wel dat we eigenlijk al heel veel eisen stellen. De vraag is alleen of we steeds op de goede knoppen drukken en of het voor de reiziger beter wordt. Daarover moeten we met elkaar in discussie blijven. De tijd die daarvoor nodig is, claim ik wel, omdat ik het verstandig vind om in ieder geval in de reactie op het rapport van de enquêtecommissie ook op een aantal andere wat meer fundamentele zaken bij de Kamer terug te komen. Een aantal doestellingen hebben we allang geformuleerd. Het probleem is volgens mij gewoon dat we ze soms niet halen. Daar gaat de discussie over en de discussie gaat dus niet alleen over de doelstellingen. Die zijn er namelijk al. Het gaat erom dat we die doelstellingen niet halen.

De heer **Van Helvert** (CDA): Ik begrijp waarom de Staatssecretaris zegt dat ze het voorstel van ProRail niet over een jaar verwacht. Wordt het dan twee of drie jaar?

Staatssecretaris **Dijksma**: Nee, joh. Sneller natuurlijk.

De heer **Van Helvert** (CDA): Oké. Maar dat is wel wat ik bedoel met smart formuleren en tijdgebonden formuleren. Dat geldt ook voor het spoorproject Schiphol, de tekorten op de stations, de aanbesteding van onderhoudscontracten en de doorlichting daarvan. Wanneer krijgen we van de Staatssecretaris duidelijkheid over het moment waarop zij ons daarover informeert? Ik vraag dus niet wanneer zij ons duidelijkheid kan verschaffen, maar wanneer zij ons kan zeggen wanneer zij ons duidelijkheid kan geven. Die is er nu namelijk niet.

Staatssecretaris **Dijksma**: Nee, niet op alle punten, maar heel vaak is die duidelijkheid er al wel. We hebben natuurlijk eerder met de commissie afspraken gemaakt over voortgangsrapportages. Ik heb net ook verteld dat de commissie in het eerste kwartaal van 2016 nadere informatie krijgt. Ik zal dan ook laten zien hoe het voorstel dat ik gisteren gedaan heb over de kennis die nodig is bij de organisatie, wordt opgepakt. Dat lijkt me reëel. Ik zal dan dus met een wat meer uitgewerkt idee bij de Kamer terugkomen.

De heer **Madlener** (PVV): Op hetzelfde punt en misschien ten overvloede: het gaat een beetje lijken op de Europese Centrale Bank. Je pompt er geld in, maar het komt niet terecht waar het terecht moet komen. D66 doet daaraan mee door nu al te roepen dat er extra geld in moet worden gestopt. Er zijn vorig jaar 33.000 treinen uitgevallen door sein- en wisselstoringen, maar we weten tegelijkertijd dat het voor onderhoud beschikbare geld niet geheel aan onderhoud wordt besteed. Dat kan natuurlijk niet. De Kamer stuurt wel vaker op geld, maar er moet hier natuurlijk worden gestuurd op onderhoud. Ik ben benieuwd wat het doel is van de Staatssecretaris. Wat kan zij ons beloven over die sein- en wisselstoringen?

De **voorzitter**: Mijnheer Madlener, u stelt nu vragen over het blok veiligheid.

De heer **Madlener** (PVV): Veiligheid? Het is eerder ongemak.

De **voorzitter**: Dat blok hebben we niet.

De heer **Madlener** (PVV): Het gaat mij nu niet om veiligheid, maar puur om het punt dat de hardware, de rails en de bovenleidingen, niet voldoet aan wat er voor NS en anderen nodig is om treinen te laten rijden.

De **voorzitter**: Ik denk dat de Staatssecretaris daarop terugkomt in het blok veiligheid.

De heer **Madlener** (PVV): Nee, voorzitter. Ik wil toch echt van de Staatssecretaris horen of zij weet dat geld gooien in een niet-functionerende organisatie niet de oplossing is. D66 begrijp dat niet, maar begrijpt de Staatssecretaris wel dat het gaat om het efficiënt besteden van het geld? Als we weten dat die organisatie niet functioneert en we beloven toch geld, wordt het wel heel makkelijk om nog meer geld te verspillen. Daardoor gaat ProRail alleen maar nog meer achteroverleunen.

Staatssecretaris **Dijksma**: Ik heb ook geen geld beloofd. U moet mij niet aanspreken op een voorstel dat ik niet heb gedaan.

De heer **Madlener** (PVV): U was wel blij met D66!

Staatssecretaris **Dijksma**: U moet wel goed luisteren. Ik heb gezegd dat het voorstel van D66 op dit moment in mijn ogen geen reëel voorstel is. Daarnaast speelt het probleem dat er op korte termijn sprake is van onderuitputting. Dat vind ik net als u ernstig. Ik heb ook al eerder gezegd dat het financieel beheer van de organisatie echt moet worden verbeterd. Ik ben het verder met u eens dat het van groot belang is dat je dat doet voordat je überhaupt de discussie aangaat over wat ProRail eventueel in de toekomst zou moeten gaan doen. Die discussie speelt overigens op dit moment niet.
Ik stel vast dat het de verwachting is dat zich in de toekomst tekorten zullen blijven voordoen. Daar zal ik wel wat aan moeten doen, want als ik dat niet doe, hebben we straks een probleem, bijvoorbeeld met de staat van het spoor. Daarvoor moeten we gezamenlijk de verantwoordelijkheid nemen, maar dat kan alleen – en daar hebt u gelijk in – als een organisatie functioneert.

De heer **Hoogland** (PvdA): Dank voor de beantwoording. Het geeft in ieder geval, en dat is een goed begin, een helder beeld van de verschillende grootheden en de financiële problemen bij ProRail. Het is mij op hoofdlijnen helder, maar op een punt heb ik nog geen adequaat antwoord gehoord. Misschien gaat het nu wat ver, maar ik zou toch graag iets meer horen over de tabel op pagina 27 van het PwC-rapport. Daar wordt een aantal risico's opgesomd. Volgens mij zijn het er elf, maar er worden er minder genoemd in de beantwoording van de schriftelijke vragen van de Kamer. Het grootste deel van de risico's dat daarin wordt genoemd, klopt overigens wel. Het gaat daarbij om grote, middel en kleine kans van voordoen. Daarbij wordt bij een grote kans het volledige bedrag als risicoreservering opgenomen, bij een middel de helft en klein staat er niet in. Er zijn ook risico's benoemd door PwC die onder het kopje «groot» vallen, maar die niet in de onderbouwing van de risicoreservering zitten. Klopt dat of lees ik het verkeerd? Ik kan het zeker verkeerd lezen, want er is heel veel papier onze kant op gekomen. Ik denk nu in het bijzonder aan de aanwezigheid van areaal met uitgestelde vervangingen. Loopt dat echt van 340 miljoen tot 154 miljoen of zal dit risico zich niet voordoen?
Dat is het eerste deel van mijn vraag. Het tweede deel betreft de reservering van 263 miljoen. Ik snap dat er risico's zijn die zich nu voordoen. Als je echter bedenkt dat 373 miljoen wordt afgerond naar 400 miljoen, vraag je je toch af waar die extra 27 miljoen in zit. Kortom, kan dit worden toegelicht? Ik ga wel heel erg in de details, maar volgens mij zitten er

verschillende grootheden in die twee overzichten en de vraag is of dat helder kan worden gemaakt.

Staatssecretaris **Dijksma**: Ik ga een poging wagen. Lukt het niet, dan doen we het schriftelijk.
Een aantal risico's is niet meegenomen, omdat er een kleine kans is dat die optreden of omdat er nog niet direct een concreet getal aan is verbonden. Dat is de kern van het antwoord op uw vraag. Als u het specifieker geduid wilt hebben, kan dat nader schriftelijk gebeuren. We kunnen het verder ook doen in de rapportage die we sowieso voor begin 2016 hebben toegezegd. We hebben dan over sommige van die verhalen ook weer wat meer «hardheid». Ik kan u op dat moment het meest adequaat met de kennis van dan antwoorden.

De **voorzitter**: Dat laatste lijkt mij een goede suggestie.

De heer **Hoogland** (PvdA): Dank voor het antwoord. Dat is uitstekend. Het is goed dat die informatie naar ons toe komt. Kan daarin ook worden meegenomen hoe het zit met die 263 miljoen versus het resterende bedrag en de grootheden die nog bestaan?

Staatssecretaris **Dijksma**: Van die 263 miljoen weten we wat ermee gaat gebeuren. Punt! Voor de rest geldt dat het kansrijk is dat het gaat gebeuren, maar dat we dat nog niet 100% zeker weten. Daar is dus wel een reservering voor nodig.
Voorzitter. In het vorige blok hebben we al vastgesteld dat er meer aandacht nodig is voor onderhoud aan het spoor. Je ziet dat er eigenlijk te weinig tijd is om al het werk dat er moet worden gedaan, te doen. Verder spelen er ook nog wel een aantal andere dingen. Als je echt op korte termijn meer tempo wilt maken, vraagt dat om scherpe keuzes. Ook als je wel heel veel geld zou hebben – zo zeg ik tegen mevrouw Van Veldhoven – moet je sommige dingen overdag doen. Het zijn kwesties waarover nagedacht moet worden. Als je dat zou doen, gaat het ook pijn doen. Dat is de afweging die we moeten maken. Gaan we mensen jarenlang onbetrouwbaarheid voorschotelen doordat er heel veel treinen uitvallen of gaan we in een wat kortere termijn zaken regelen? Daar moeten we met elkaar naar gaan kijken. Een gamechanger die je kunt overwegen is met elkaar af te wegen wat wijsheid is. Dat weet ik nu nog niet, maar een aantal leden heeft wel gevraagd om heel veel opties open te houden. Dat wil ik dus doen.
Mevrouw De Boer vroeg of ik de aanbevelingen van de commissie-Elias zou willen meenemen. Dat wil ik en dat gaan we ook doen.
Een aantal leden heeft gevraagd naar de argumentatie van de aannemers in het kortgeding. Het lastige is dat de zaak nog onder de rechter is. Alles wat ik hierover zeg, beïnvloedt potentieel die zaak en daarom doe ik dat liever niet. Ik heb net wel iets gezegd over wat we met de organisatie in algemene zin willen doen.
Mevrouw De Boer heeft een heel specifieke vraag gesteld over de ATB-Vv op de Brabantroute. We hebben op 25 november 2014 de Kamer geïnformeerd dat alle seinen in de hogere risicocategorie met ATB-Vv zullen worden uitgerust. Naar aanleiding van het incident in Tilburg heeft ProRail de beoordeling van de seinen geactualiseerd. Dat heeft ook geleid tot een bijstelling van tien extra seinen: die moeten ook worden uitgevoerd met dit systeem. Op basis van de huidige planning zal deze implementatie medio 2017 gerealiseerd zijn, waardoor dan 90% van alle seinen met het systeem is uitgerust. Er zijn dan nog ongeveer 45 seinen zonder ATB-Vv, maar dat zijn wel seinen met een relatief laag risico.

Mevrouw **De Boer** (VVD): In Tilburg is twee keer achter elkaar een ongeluk gebeurd door falende seinen. Je zou dan toch moeten zeggen dat het een hoger risico heeft.

Staatssecretaris **Dijksma**: Maar die vervangen we juist. Daar wordt dus aan gewerkt.
Voorzitter. Bij de verstoringen speelt een aantal kwesties. Ik ben het eens met de uitspraak van de heer Eringa dat een rijdende trein beter is dan een stilstaande trein, omdat je in eerste instantie wilt dat mensen worden vervoerd. Soms rijdt een trein echter wel maar heeft die ontzettend veel vertraging en dat kan een soort omgekeerd domino-effect hebben op het hele systeem. Je kunt het dus niet veralgemeniseren. Verder is het belangrijk om te weten dat het uitvallen en schrappen van treinen gewoon meetelt in de punctualiteitscijfers. Dat doen we nu juist om te voorkomen dat er te makkelijk treinen worden geschrapt. Het idee dat we een negatieve prikkel organiseren door treinen als het ware buiten het systeem te houden door ze maar te schrappen, is feitelijk dus niet waar. Hoe zit het met de verstoringen? Het is belangrijk om daarover iets te zeggen, want het beeld is dat er heel veel meer verstoringen zijn. Dat is niet zo! Het beeld is dat het aantal verstoringen in 2014 met 9% is gedaald ten opzichte van 2013. Storingen hebben verschillende oorzaken. Eén daarvan zijn de problemen met de infrastructuur. Met name het aantal treinen dat uitvalt door storingen in de infrastructuur groeit. Het totale aantal verstoringen daalt dus, maar de groep treinen die om de een of andere reden uitvalt doordat er iets aan de hand is met de infrastructuur, wordt groter. Met andere woorden, als je aan die knop weet te draaien en dus het aantal verstoringen door infrastructuur fors naar beneden brengt, heb je heel veel winst, want het totaal aantal verstoorde treinen zakt daardoor verder. Vandaar dat het zo belangrijk is om aan de slag te gaan met de onderuitputting en de vervanging. De Kamer wil harde data horen en ik ben dan ook blij dat ik de Kamer in het voorjaar van 2016 harde data kan geven en kan informeren over de voortgang van de verbeteraanpak.

De **voorzitter**: Mevrouw Van Tongeren, een korte vraag. Ik wil echt om 17.30 uur afronden, want dan zijn er stemmingen. Ik denk ook dat dit moet kunnen.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks): Voorzitter, ik heb nog maar een halve interruptie geplaatst in dit debat.

De **voorzitter**: U moet het ook niet persoonlijk opnemen.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks): O, oké. Ik dacht al waarom word ik ...
Ik lees in de krant dat Eringa echt iets anders zegt. Een trein die drie minuten van het schema afwijkt, geldt als te laat en telt mee en daarom vallen die treinen vaker uit, aldus Eringa. Ik zou daarover graag meer duidelijkheid krijgen. Wat de Staatssecretaris hierover zegt, klinkt logisch, maar ik ga er toch maar van uit dat ook Eringa de treinregels enigszins kent.

Staatssecretaris **Dijksma**: Nogmaals: ja, maar uitgevallen of geschrapte treinen tellen mee in de punctualiteitscijfers. Dat is nu juist gedaan om te voorkomen dat er makkelijk treinen worden geschrapt. In de prestatie-indicator reizigerspunctualiteit wordt de treinpunctualiteit en de uitval van treinen meegenomen. Die indicator is een combinatie van treinpunctualiteit, uitval en aansluitingen. Dat weegt men dus naar het aantal reizigers. Bij een verstoring loont het dus om te kiezen voor een optie met de minste effecten op de totale groep reizigers. Of dit betekent dat een trein geschrapt moet worden of moet rijden, kan per situatie verschillen. Dat is

ook iets wat de operationele deskundigheid van NS en ProRail moet zijn. Ik probeer echt om niet bij elk onderwerp op hun stoel te gaan zitten. Sommige dingen moeten ze vooral zelf regelen. Dat is het antwoord.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks): De Staatssecretaris zei dat we voor de verstoringen door infra de infra moeten aanpakken. Ik heb in de Kamer ook jarenlang horen zeggen dat het weghalen van wissels de mogelijkheid beperkt voor de NS om om een storing heen te rijden of om treinen anders in te zetten. Klopt het nu wel of niet dat je het op twee manieren kunt doen? Je moet voldoende wissels hebben om het tijdelijk op te kunnen lossen én je moet de infrastructuur natuurlijk ...

Staatssecretaris **Dijksma**: U overvraagt mij nu volkomen. Dat weet ik echt niet. Geen idee.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks): Dan zou het mijn suggestie zijn om na te vragen of het continue verminderen van het aantal wissels betekent dat de infra intact blijft maar dat er tegelijkertijd veel minder speelruimte is om te reageren op een incident. Kan dat in de gamechangersaanpak worden meegenomen?

Staatssecretaris **Dijksma**: Ik ga het na, voorzitter.

De **voorzitter**: Mijnheer Madlener, wilt u uw vraag wel kort houden?

De heer **Madlener** (PVV): De Staatssecretaris heeft gezegd dat het aantal verstoringen als gevolg van onderhoud aan de lijnen, de hardware, stijgt. Zij waarschuwt tegelijkertijd dat er nog meer verstoringen zouden kunnen komen als we daaraan meer gaan doen. Dat maakt mij toch wat sceptisch. Is de Staatssecretaris bereid om een haalbare doelstelling te formuleren voor komend jaar? Kunt u een belofte doen over het aantal storingen in 2016 als gevolg van onderhoud?

Staatssecretaris **Dijksma**: Ik heb niet precies gezegd wat de heer Madlener nu suggereert. Als je harder dan nu wilt gaan werken aan het onderhoud, kan een van de gamechangers zijn dat je dan ook overdag langere tijd aan het spoor gaat werken. Daarmee haal je er feitelijk een lijn uit. Dat is geen verstoring, maar een alternatief. Dat heeft natuurlijk nadelen voor de reiziger. Dat is wat ik heb gezegd. Volgens mij zitten er in de concessie al cijfers over het maximale aantal verstoringen.

De heer **Madlener** (PVV): In die concessie staat vast niet dat het aantal verstoringen omhoog mag gaan en dat is kennelijk wel het geval. Blijkbaar wordt er niet aan de concessie voldaan en daarom vraag ik de Staatssecretaris of zij bereid is het komende jaar prestatieafspraken te maken met ProRail.

Staatssecretaris **Dijksma**: Volgens mij is de conclusie dat we niet aan de concessie voldoen, onjuist. Verder zijn er nu wel degelijk ook al prestatieafspraken. Feitelijk doen we dus al wat de heer Madlener zegt.

De heer **Madlener** (PVV): Er wordt voldaan aan de prestatieafspraken, ook al zien we het aantal verstoringen als gevolg van achterstallig onderhoud toenemen! Dan hebben we toch zeker een heel verkeerde afspraak gemaakt, want het is natuurlijk de bedoeling dat het beter wordt. Is de Staatssecretaris bereid om hier nog eens kritisch naar te kijken en hier misschien later op terug te komen?

Staatssecretaris **Dijksma**: Nee, ik ga het nog een keer proberen. Het is dan ook ingewikkeld. De concessie gaat over het totale aantal versto-

ringen en dat aantal daalt. Binnen die dalende trend wordt het aantal verstoringen meer dan in het verleden veroorzaakt door problemen met de infrastructuur. Dat betekent dat we daar actie op moeten ondernemen. Als je naar gamechangers zoekt, kan dat een aantal zaken betekenen. Daar kijken we inderdaad naar, zo zeg ik tegen de heer Madlener, en ik kom daar op terug. Het feit dat het totale aantal verstoringen daalt, betekent niet dat hij kan zeggen dat we niet meer aan de prestatieafspraken voldoen. Desalniettemin is het wel een probleem. We poetsen het niet weg. Sterker nog, ik probeer eigenlijk omstandig uit te leggen dat je een «bold plan» nodig hebt als je dat op wilt pakken. De heer Van Helvert vroeg daar in een eerdere instantie ook al eens om. Je moet dan echter wel accepteren dat het een paar pittige consequenties kan hebben en dat probeer ik even bij iedereen te laten landen. Ik weet natuurlijk niet of dat lukt.

De **voorzitter**: Als wij goed willen landen in dit debat, moeten we nu de Staatssecretaris in de gelegenheid stellen om de rest van de vragen te beantwoorden.

De heer **Van Helvert** (CDA): Een punt van orde! Er komen nog wat onderwerpen ...

De **voorzitter**: Nee, mijnheer van Helvert, daar trap ik niet in. Er liggen nog drie vragen op een antwoord te wachten. Als de Staatssecretaris die heeft beantwoord, kunnen we bekijken of er nog tijd rest voor andere onderwerpen.

De heer **Van Helvert** (CDA): Voorzitter, ik wil echt een punt van orde maken.

De **voorzitter**: Ik ga er heel goed op letten dat het ook echt een punt van orde is.

De heer **Van Helvert** (CDA): Ik wil ook dat de Staatssecretaris haar termijn afmaakt. Ik kan me voorstellen dat er dan nog vragen zijn blijven liggen en daar hebben we dan geen tijd meer voor. Ik zou daarom willen voorstellen om in ieder geval een VAO te doen, want dan kan er in ieder geval kort iets gezegd worden of om een uitspraak van de Kamer worden gevraagd. De dan eventueel nog resterende vragen kunnen we betrekken bij het eerstkomende AO Spoor in het nieuwe jaar.

De **voorzitter**: U kunt altijd een VAO aanvragen.

Staatssecretaris **Dijksma**: Ik ga verder met de kleine verstoringen en de mogelijkheden voor machinisten om daar zelf iets aan te doen. Gisteren heb ik het voorstel gelezen. Ik kwam de heer Eringa gisteren tegen en ik heb hem toen uiteraard meteen om zijn werkschoenen gevraagd. Die heeft hij mij ook laten zien en er zat zand op. Dat zit dus wel goed.
Als de spoorsector in haar regulering een andere, veilige en beheerste werkwijze kan opnemen voor machinisten om zelf ter plekke wisselstoringen op te lossen en als bijvoorbeeld onze ILT en de Inspectie SZW hiermee instemmen, ben ik de eerste om te zeggen «dat moet je doen». Ik zal zo'n voorstel dus open bejegenen. Ik heb gisteren met mijn mensen van de ILT gesproken en hen gevraagd – dat is de houding die mij dan past – om niet te zeggen waarom het niet zou kunnen maar om mee te denken over de vraag onder welke condities het wel zou kunnen. Het heeft een lange geschiedenis, want een aantal jaar geleden zijn er immers mensen die aan het spoor werkten, komen te overlijden. Toen heeft de Kamer terecht gezegd: we moeten de mensen die aan het spoor werken, beter beschermen. Volgens mij staat dat voor niemand ter discussie. Ik

heb deze opvatting dan ook niet uitgelegd als zouden we daar iets aan af moeten doen. Ik denk dus dat het goed is om het te verkennen. Ik sta er zelf helemaal open in, want als iets werkt, dan werkt het en dan moet je het doen als het kan.
Mevrouw Van Tongeren vroeg naar de winter. Nogmaals, alle activiteiten en inzet die mogelijk zijn, worden zoals eerder besproken opgepakt. Als de weersomstandigheden echt extreem zijn, zal dat altijd effect hebben. Ik zeg er maar gelijk bij dat dat niet alleen voor Nederland geldt. Mijn eerste gesprek tijdens een werkbezoek met een van mijn Britse collega's begon met «leaves on lines». Ik heb het de vorige keer ook gezegd. De eerste vraag was of ik dat fenomeen kende. Nou, dat kon ik wel beamen! We hebben natuurlijk geen glazen koepel over het land liggen. Er kunnen zich zowel op de weg als op het spoor en in de lucht omstandigheden voordoen die tot vertragingen leiden. Als je dat kunt voorkomen, moet je dat zeker doen.
De laatste twee puntjes. De heer Van Helvert vroeg naar de onafhankelijkheid van ProRail in relatie tot de capaciteitsverdeling. Die onafhankelijkheid bij het verdelen van de capaciteit op het spoor is geborgd in de wet- en regelgeving. Het besluit ziet erop toe dat ProRail alle aanvragen van vervoerders voor capaciteit op gelijke wijze beoordeelt. Binnen ProRail heeft men de capaciteitsverdeling daarom apart georganiseerd. De vervolgvraag luidde: hoe zit het met de gebruikersvergoeding, de ACM en de klachten die er zijn? Er was een vraag over het aanvullende besluit van de ACM over de verhoging van de gebruiksvergoeding en de hele berekeningsmethodiek. Ik heb overigens begrepen dat dit onderwerp in een vorig algemeen overleg al uitgebreid aan de orde is gekomen. De ACM heeft dat besluit een week geleden openbaar gemaakt. Dat zullen we nu gewoon moeten bestuderen en moeten bespreken met ProRail om uit te vinden wat het echt betekent. Ik zal de Kamer ook nu weer kort na het kerstreces informeren over het besluit. Ik zal dan ook vermelden op welke wijze we de toekomstige berekeningsmethodiek voor de gebruiksvergoeding zullen beoordelen en wat we daarmee gaan doen. Naar aanleiding van het verzoek van mevrouw De Boer hebben we 3 miljoen voor de spoorgoederensector beschikbaar gesteld. Dat geld moet nu snel worden weggezet, zoals dat zo onvriendelijk heet. Ik zal de Kamer daar ook over informeren.
Voorzitter, daarmee ben ik gekomen aan het einde van mijn eerste termijn.

De **voorzitter**: Ik weet zeker dat mevrouw De Boer nog een vraag heeft over data. Dat klopt toch, mevrouw De Boer?

Mevrouw **De Boer** (VVD): Er zijn spoordata voor 2015 aangekondigd. Worden die nu inderdaad doorgeschoven naar 2017? Die data bevatten echter ook de gegevens over de staat van het onderhoud en de veiligheid van het spoor die belangrijk zijn voor de aanbesteding. Volgens mij zou het heel veel problemen kunnen oplossen als het niet wordt doorgeschoven. Ook de ILT is hier kritisch over en daarom hoor ik graag of het eerder kan.

Staatssecretaris **Dijksma**: Sorry, voorzitter. Die vraag heb ik even gemist; die ligt nog op de grote stapel. Ik ga mijn best doen.
Wat moet er verbeteren? Dat is de informatiehuishouding van ProRail. Zoals gezegd is de assetdatabase van ProRail nog altijd niet actueel. In deze database staat wat ProRail in bezit heeft en wanneer wat moet worden vervangen. ProRail en de aannemers hebben door hun metingen allebei heel veel gegevens over hoe de infrastructuur erbij ligt. Met de uitwisseling van die gegevens is men aan de slag gegaan. Daarvoor moet een integrale database worden gebouwd, want dan kan alle informatie via één portaal, waartoe iedereen toegang heeft, worden gebundeld. Die database is eind 2017 gereed.

De heer **Van Helvert** (CDA): Is de Staatssecretaris bereid om de Spoorwegwet open te breken en te bekijken of er een grotere rol voor de ACM zou moeten zijn bij het toezicht op ProRail? Mevrouw De Boer en ik hebben succesvol een amendement ingediend dat betrekking heeft op de Nederlandse Spoorwegen en de onafhankelijkheid van ProRail. Dat betreft niet alleen de klanten maar ook het ministerie. Is de Staatssecretaris het met mij eens dat we dat beter kunnen borgen door een van de vier taken, het aandeelhouderschap, bij een ander ministerie neer te leggen?

Staatssecretaris **Dijksma**: Nogmaals, dit zijn fundamentele kwesties. Het is zonder meer waar en daarom moet je er met een open mind naar kijken. Dat doe ik, maar ik heb daar nu nog niet het antwoord op. Ik vind dat dit moet terugkomen in het debat over de structuur van ProRail en de relatie van ProRail tot het departement. Ik heb geprobeerd deze vraag te ondervangen in mijn algemene inleiding door openheid te betrachten. Ik zeg dat nu nog een keer opnieuw.

De **voorzitter**: Mijnheer Smaling, een korte vraag. Ik wil nu echt afronden.

De heer **Smaling** (SP): Houdt de Staatssecretaris de komende maanden ook het scenario open dat het de conclusie wordt dat het niet goed functioneert en dat we daardoor weer in dezelfde situatie terecht kunnen komen? Zo ja, is zij het dan met mij eens dat er misschien wel een extreme make-over nodig is? Ik wil dat niet laten klinken als «terug naar hoe het vroeger ging», een soort Ot en Sien, maar als een oproep om te bekijken of we het spoor niet op een heel andere manier zouden moeten aansturen.

Staatssecretaris **Dijksma**: Die mogelijkheid houd ik open. Ik loop daarmee wel een beetje vooruit op de uitkomst van het rapport van een commissie die weliswaar op een ander onderwerp maar wel met dezelfde spelers conclusies heeft getrokken. Een van die conclusies is dat je alles via meerdere scenario's moet bezien. Ik denk dat het goed is om dat ook gewoon te doen. Ik weet niet op voorhand waar we uit zullen komen. Dat kan ook niet als je bereid bent om hier open in te staan. Dat is mijn houding.

De heer **Smaling** (SP): Ik vind het prettig dat dit scenario daardoor echt een positie heeft.

De **voorzitter**: Staatssecretaris, ik kom tot de conclusie dat we het omwille van de tijd moeten houden bij een eerste termijn. Ik constateer ook dat er een VAO is aangevraagd. Daar geldt natuurlijk het kerstregime voor, namelijk een maximumspreektijd van twee minuten. De tweede termijn kan natuurlijk later worden gehouden, maar ik vrees wel dat dat na het kerstreces zal worden, hoewel er op 17 december nog een ... Ik merk aan de gebaren van de leden dat zij dat niet willen. Ik probeer constructief te zijn, maar als ...

De heer **Hoogland** (PvdA): Een punt van de orde. Dit is eigenlijk een derde termijn. Die ronden we nu niet plenair maar in een commissie af. Ik ken het Reglement van Orde niet uit mijn hoofd, maar volgens mij is het een rare figuur om op basis van een debat dat een algemeen overleg is geworden, een VAO aan te vragen. Als dat kan, kunnen we natuurlijk ook zeggen: er is een VAO aangevraagd en daarmee komt het debat in drie termijnen tot een einde. Met dat VAO zou de zaak dan beklonken zijn. Als het reglement dat toestaat, zouden we het zo kunnen doen.

De **voorzitter**: Mij is bekend dat het reglement dat toestaat.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66): Om de heer Hoogland te beantwoorden: dat kan. We kunnen altijd een volgende termijn aanvragen en dat kan ook een plenaire termijn zijn in de vorm van een VAO. De Staatssecretaris heeft heel veel informatie toegezegd en het heeft de voorkeur van mijn fractie om het daarom nu met een VAO af te ronden. De nieuwe informatie van de Staatssecretaris, die voor een deel betrekking zal hebben op de stukken die we al hebben, kunnen we later behandelen in een nieuw debat.

De **voorzitter**: Ik zie instemmend geknik. Dat betekent dat er een VAO aangevraagd kan worden en dat dat zal worden gehouden onder de bezielende leiding van de heer Van Helvert van het CDA.
De Staatssecretaris heeft de volgende toezeggingen gedaan:
- In het eerste kwartaal van 2016 wordt de Kamer geïnformeerd over de risicoreserveringen en de indexatieverschillen en de budgettaire gevolgen voor ProRail.
- Kort na het kerstreces ontvangt de Kamer het besluit over de gebruikersvergoeding.

Ik bedank alle aanwezigen hartelijk voor hun inbreng en hun belangstelling.

Sluiting 17.32 uur.

Volledige agenda

1. Kamerstuk 29 984, nr. 631 – Brief regering d.d. 23-10-2015
Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu, W.J. Mansveld – Toezegging, gedaan tijdens het algemeen overleg van 10 september 2015 over ProRail, inzake informatievoorziening over grote spoorprojecten in de toekomst

2. Kamerstuk 29 984, nr. 630 – Brief regering d.d. 23-10-2015
Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu, W.J. Mansveld – Aanbieding onderzoeksrapport «Evaluatie besluitvorming, informatie-uitwisseling en projectbeheersing OV SAAL KT cluster c en Doorstroomstation Utrecht»

3. Kamerstuk 29 984, nr. 632 – Brief regering d.d. 26-10-2015
Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu, W.J. Mansveld – Informatie over een dreigende vertraging van het spoorproject Schiphol en het volgen door ProRail van de aanbestedingswetgeving

4. Kamerstuk 29 984, nr. 622 – Brief regering d.d. 08-10-2015
Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu, W.J. Mansveld – Reactie op de toezegging gedaan tijdens het algemeen overleg ProRail d.d. 10 september 2015 over de stand van zaken van grote stationsprojecten van ProRail

5. Kamerstuk 29 984, nr. 624 – Brief regering d.d. 15-10-2015
Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu, W.J. Mansveld – Toezegging stand van zaken grote stationsprojecten bij ProRail

6. Kamerstuk 29 984, nr. 625 – Brief regering d.d. 15-10-2015
Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu, W.J. Mansveld – Informatie n.a.v. het debat ProRail op 29 september 2015

7. Kamerstuk 29 984, nr. 638 – Brief regering d.d. 26-11-2015
Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu, S.A.M. Dijksma – Antwoorden op vragen van de commissie over ProRail

8. Kamerstuk 29 984, nr. 627 – Brief regering d.d. 15-10-2015
Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu, W.J. Mansveld – Beantwoording vragen commissie over het rapport «Doorlichting financiële meerjarenreeksen van ProRail voor beheer, onderhoud en vervanging van het spoor»

9. Kamerstuk 29 984, nr. 613 – Brief regering d.d. 09-09-2015
Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu, W.J. Mansveld – Reactie op verzoek van het lid Van Helvert, gedaan tijdens de Regeling van Werkzaamheden d.d. 9 september 2015, over het bericht «ProRail-topman waarschuwt voor nieuwe tegenvallers»

10. Kamerstuk 29 984, nr. 612 – Brief regering d.d. 26-08-2015
Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu, W.J. Mansveld – Beantwoording vragen commissie over het onderzoeksrapport naar de aanbesteding van spooronderhoudscontracten bij ProRail

11. Kamerstuk 25 268, nr. 125 – Brief regering d.d. 28-09-2015
Minister van Infrastructuur en Milieu, M.H. Schultz van Haegen-Maas Geesteranus – Aanbieding rapport «Evaluatie toezicht zbo's Ministerie Infrastructuur en Milieu»

12. Kamerstuk 29 984, nr. 618 – Brief regering d.d. 28-09-2015 Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu, W.J. Mansveld – Reactie op verzoek van de commissie voor Infrastructuur en Milieu om informatie over het spoor

13. Kamerstuk 29 984, nr. 607 – Brief regering d.d. 25-06-2015 Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu, W.J. Mansveld – Onderzoeksrapport naar de aanbesteding van spooronderhoudscontracten bij ProRail

14. Kamerstuk 29 984, nr. 621 – Brief regering d.d. 15-09-2015 Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu, W.J. Mansveld – Aanbieding rapport «Doorlichting financiële meerjarenreeksen van ProRail voor beheer, onderhoud en vervanging van het spoor»

15. Kamerstuk 29 984, nr. 637 – Brief regering d.d. 26-11-2015 Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu, S.A.M. Dijksma – Spoorbudgetten beheer, onderhoud en vervanging

16. Kamerstuk 29 984, nr. 639 – Brief regering d.d. 01-12-2015 Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu, S.A.M. Dijksma – Informatie over uitkomsten en maatregelen onderzoek afhandeling bouwproject Vleuten-Amsterdam-Rijnkanaal